



INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...La Nave "Palinura" da oggi a Trieste..." (Ansa, Il Piccolo)

Venezia:

"...Conticelli nominato Segretario Generale..." (The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Il Sole 24 Ore, Ferpress)

Genova:

"...stretta sull'ambiente..." (Il Sole 24 Ore)

"...maggio da record per i contenitori..." (Ansa, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Nasce BluConnect..." (The Medi Telegraph, Ansa)

"...trasporti e logistica..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Darsena Europa..." (Il Messaggero Marittimo, Il Telegraph, Il Tirreno)

Piombino:

"...numeri da record, e crocieristi..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Bari:

"...La Norman Atlantic danneggia Bari..." (Corriere del Mezzogiorno)

Cagliari:

"...Deiana presidente dell'Autorità di Sistema..." (Informazioni Marittime, Ansa)

Messina:

"...Il futuro dei porti, la politica tace..." (Gazzetta del Sud)

Tremestiri:

"...in arrivo i 16 milioni per i porto..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti Italiani

Focus:

- **ALIS: Convegno "Il rilancio del Mezzogiorno"**
- **Questione immigrazione**

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

La nave "Palinuro" da oggi a Trieste Tappe successive a Polignano e Brindisi



(ANSA) - TRIESTE, 17 LUG - La nave scuola "Palinuro" della Marina Militare è da oggi a Trieste dove resterà fino a giovedì 20 luglio.

Con la sosta a Trieste gli allievi del secondo corso della Scuola Navale "Morosini" concludono la loro esperienza a bordo della goletta della Marina Militare che continuerà la sua navigazione verso il porto di Polignano, dove arriverà il 24 luglio, per poi raggiungere il porto di Brindisi il 25 luglio dove s'imbarcheranno gli allievi della Scuola Sottufficiali della Marina Militare di Taranto "Bezzi".

Durante la sosta a Trieste, sarà possibile visitare la nave nelle giornate del 18 luglio e 19 luglio

A Trieste torna la Palinuro: visite oggi e domani Tags

Dopo la toccata di Capodistria, la nave scuola della Marina resterà in città fino al 20 luglio

A Trieste arriva la Palinuro Gradita sorpresa, lunedì 10 luglio a Trieste, con l'arrivo della Palinuro, nave scuola della Marina Militare: goletta a quattro alberi con mille metri quadri di vele, lunga 59 metri e larga 10, dal 1955 è impiegata per l'addestramento degli allievi sottoufficiali. La nave è visitabile lunedì 10 luglio dalle 16 alle 19, martedì 11 luglio dalle 10 alle 12 e dalle 16 alle 19. (video di Andrea Lasorte). **L'ARTICOLO**

TRIESTE Ieri, lunedì 17 luglio, la nave scuola **Palinuro** della Marina militare è approdata nel porto di Trieste dove resterà in sosta fino a giovedì 20 luglio.

In questo porto gli allievi del secondo corso della **Scuola navale "F. Morosini"** terminano qui la loro esperienza navale a bordo della nave goletta della Marina militare che continuerà la sua navigazione verso il porto di **Polignano**, il 24 luglio, per poi raggiungere il porto di **Brindisi** il 25 luglio dove imbarcheranno gli allievi della Scuola sottufficiali della Marina di Taranto **"L. Bezzi"**.

Nave Palinuro a Trieste, spettacolo sulle Rive



Irresistibile, in una giornata di sole e brezza, nave Palinuro diventa in questo fotoreportage realizzato da Andrea Lasorte un soggetto da immortalare da ogni sorta di angolazione. Ruolo da comprimarie le due unità della Guardia di finanza ormeggiate sul Molo Audace. Palinuro, nave scuola della Marina Militare, rimarrà a Trieste fino a venerdì, per poi spostarsi a Capodistria per una breve tappa. **LEGGI L'ARTICOLO: Nave Palinuro a Trieste: gli orari delle visite**

Per tutti coloro che vorranno apprezzare da vicino le peculiarità della nave goletta e conoscere la sua storia avrà la possibilità di **salire a bordo oggi**, 18 luglio, e **domani** 19 luglio.

Orari: dalle 10 alle 12, dalle 16 alle 19 e dalle 21 alle 23.

Triestini e turisti incantati dalla Palinuro Navigazione per la galleria fotografica



Un successo le visite a bordo della Palinuro a Trieste (foto Silvano)
a Palinuro a Trieste

Un successo la visita a bordo della Palinuro, la nave scuola della Marina militare ormeggiata di fronte a piazza dell'Unità. Code senza fine, sia al mattino che al pomeriggio, di triestini e di turisti. Supergettonata la cabina di pilotaggio. E superentusiasti i bimbi, felici di aver potuto toccare con mano bussole, corde e timoni. Le foto sono di Massimo Silvano

La campagna d'istruzione è fondamentale per la formazione degli allievi della Marina perché, immersi in un contesto lavorativo unico, acquisiscono i principi fondamentali dell'arte marinaresca e un'adeguata padronanza e confidenza con l'ambiente di lavoro mettendo in pratica quanto studiato sui libri.

L'andar per mare e l'addestramento con le attrezzature marinaresche porta a sviluppare così lo spirito di squadra e la capacità di gestione del personale radicando negli allievi quei valori etici e quelle tradizioni che sono peculiari della Marina Militare.

Authority di Venezia, Conticelli nominato segretario generale

Venezia - Costituito il board del porto di Venezia composto da Fabrizio Giri (Comune di Venezia), Maria Rosaria Campitelli (Regione Veneto) e dai comandanti delle Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia - rispettivamente il Capitano di Vascello Goffredo Bon e il Capitano di Fregata Luca Cardarello.



Venezia - E' stato costituito formalmente oggi il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale, che sarà presieduto dal presidente dell'Autorità stessa, Pino Musolino, e composto da **Fabrizio Giri (in rappresentanza del Comune di Venezia), Maria Rosaria Campitelli (in rappresentanza della Regione Veneto) e dai comandanti delle Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia – rispettivamente il Capitano di Vascello Goffredo Bon e il Capitano di Fregata Luca Cardarello.** Nella prima seduta, il Comitato di Gestione ha provveduto a nominare all'unanimità **Martino Conticelli** segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale.

«Sono particolarmente soddisfatto - ha detto Musolino - della composizione del nuovo board, che annovera tra le sue fila professionisti che possiedono una profonda conoscenza del territorio veneziano e delle sue dinamiche economiche e condividono con me la passione per la città e per il suo porto. Ringrazio, pertanto, il governatore Luca Zaia e il Sindaco Luigi Brugnaro per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Il medesimo augurio va rivolto al nuovo segretario generale, Martino Conticelli, uno dei migliori professionisti del nostro settore, che vanta un'esperienza lunghissima nel porto di Venezia e lo conosce profondamente. **Sono certo che grazie a questa squadra, i porti di Venezia e Chioggia potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo».**

Informazioni Marittime

Venezia, costituito il Comitato di gestione dell'AdSP



È Martino Conticelli il nuovo segretario generale dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale (Venezia). Lunedì è stato costituito formalmente il Comitato di gestione dell'Adsp veneta, presieduto dal presidente Pino Musolino. È composto da Fabrizio Giri (Comune di Venezia), Maria Rosaria Campitelli (Regione Veneto) e dai comandanti delle Capitanerie di porto di Venezia e Chioggia, rispettivamente il Capitano di Vascello Goffredo Bon e il Capitano di Fregata Luca Cardarello.

IN BREVE

Adsp Venezia Via libera agli organi di gestione
Via libera a comitato di gestione e segretario generale per l' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico settentrionale. Ieri è stato costituito formalmente il comitato dell' Adsp, che sarà presieduto dal presidente dell' Authority, Pino Musolino, e composto da Fabrizio Giri (in rappresentanza del Comune di Venezia), Maria Rosaria Campitelli (in rappresentanza della Regione Veneto) e dai comandanti delle Capitanerie di porto di Venezia (capitano di Vascello Goffredo Bon) e di Chioggia (capitano di Fregata Luca Cardarello).

Nella prima seduta, il Comitato ha nominato all' unanimità Martino Conticelli segretario generale Adsp.

crociera/1 Utili in crescita del 22% per Vtp Il cda di Venezia terminal passeggeri ha approvato il progetto di bilancio 2016-2017. Nel periodo, il fatturato si è attestato a 33,66 milioni (33,73 milioni l' anno precedente); l' Ebitda è salito a 10,19 milioni (+6,46%). Il risultato operativo è a 5,61 milioni (+14,4%) e l' utile netto è di 3,86 milioni (+ 22%).

crociera/2 Nuova nave per la Disney La Disney

Cruise Line ordinerà la costruzione di una terza nave (in consegna nel 2022) al cantiere Meyer Werft; l' unità si aggiungerà alle due ordinate nel 2016.

In breve



ADSP VENEZIA

Via libera agli organi di gestione

Via libera a comitato di gestione e segretario generale per l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale. Ieri è stato costituito formalmente il comitato dell'Adsp, che sarà presieduto dal presidente dell'Authority, Pino Musolino, e composto da Fabrizio Giri (in rappresentanza del Comune di Venezia), Maria Rosaria Campitelli (in rappresentanza della Regione Veneto) e dai comandanti delle Capitanerie di porto di Venezia (capitano di Vascello Goffredo Bon) e di Chioggia (capitano di Fregata Luca Cardarello). Nella prima seduta, il Comitato ha nominato all'unanimità Martino Conticelli segretario generale Adsp.

AdSP Adriatico Settentrionale: costituito Comitato di Gestione, Conticelli eletto Segretario Generale

(FERPRESS) – Venezia, 18 LUG – E' stato costituito formalmente ieri il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale, che sarà presieduto dal Presidente dell'Autorità stessa, Pino Musolino, e composto da Fabrizio Giri (in rappresentanza del Comune di Venezia), Maria Rosaria Campitelli (in rappresentanza della Regione Veneto) e dai comandanti delle Capitanerie di Porto di Venezia e Chioggia -- rispettivamente il Capitano di Vascello Goffredo Bon e il Capitano di Fregata Luca Cardarello. La notizia diffusa da un comunicato stampa.

Nella prima seduta, il Comitato di Gestione ha provveduto a nominare all'unanimità Martino Conticelli Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale.

"Sono particolarmente soddisfatto della composizione del nuovo board, che annovera tra le sue fila professionisti che possiedono una profonda conoscenza del territorio veneziano e delle sue dinamiche economiche e condividono con me la passione per la città e per il suo Porto. Ringrazio, pertanto, il Governatore Luca Zaia e il Sindaco Luigi Brugnaro per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Il medesimo augurio va rivolto al nuovo Segretario Generale, Martino Conticelli, uno dei migliori professionisti del nostro settore, che vanta un'esperienza lunghissima nel Porto di Venezia e lo conosce profondamente. Sono certo che grazie a questa squadra, i Porti di Venezia e Chioggia potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo."

SICUREZZA

A Genova stretta sull'ambiente

► pagina 14

Sicurezza. Verifiche sulle navi nel porto

Genova, stretta sull'ambiente

LIGURIA



Il porto di Genova dà una stretta al rispetto delle norme ambientali. L'iniziativa parte dalla Capitaneria del capoluogo ligure che, nei giorni scorsi, ha siglato un accordo con l'Agenzia delle dogane proprio per garantire il massimo contenimento delle emissioni di zolfo provenienti dai fumi delle navi che entrano nello scalo della Lanterna.

Il protocollo d'intesa è stato firmato da Franco Letrari, direttore interregionale per la Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, e il comandante regionale della Guardia costiera della Liguria, ammiraglio Giovanni Pettorino. Il documento definisce le procedure di controllo e verifica della quantità di zolfo contenuta nei combustibili per uso marittimo delle navi che scalano il porto di Genova.

Grazie a questa intesa, sarà possibile esaminare i campioni prelevati a bordo delle navi dal personale militare ispettivo della Capitaneria di Genova presso laboratori specializzati dell'Agenzia delle dogane.

Le analisi, spiegano alla Capitaneria, «saranno fondamentali per verificare che i combustibili per uso marittimo rispettino effettivamente le quantità massime di zolfo ammesse dalle leggi nazionali e comunitarie, le quali impongono, ad esempio, per le navi all'ormeggio, un quantitativo di zolfo non superiore allo 0,1% in massa».

La convenzione siglata scaturisce da un accordo quadro

stipulato a livello centrale tra il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia delle dogane e si inserisce, sottolinea ancora la Capitaneria, «nel novero delle iniziative volte alla salvaguardia della salute dei cittadini e di tutela ambientale delle città e delle coste genovesi».

«Con questo protocollo - sottolinea Pettorino - si velocizzano le operazioni di controllo sul corretto uso dei carburanti impiegati dalle navi che stazionano nel nostro porto. Un passo importante verso una tutela sempre più completa dell'ambiente».

Letrari, da parte sua, ricorda che «l'accordo si inserisce nell'ambito di una più ampia

GUERRA AI FUMI

Protocollo d'intesa tra Guardia costiera e Agenzia delle dogane per velocizzare i controlli sui quantitativi di zolfo

collaborazione tra le due amministrazioni a supporto della portualità nazionale e a tutela della legalità, della salute pubblica e dell'ambiente».

La Capitaneria di Genova, peraltro, sta dedicando molta attenzione alla questione dei fumi delle navi. Non a caso ha coinvolto l'Arpal (l'Agenzia regionale per l'ambiente della Liguria), nonché gli armatori delle compagnie dei traghetti e delle crociere, in un progetto unico nel suo genere in Italia: il monitoraggio continuo e sistematico delle emissioni dai fumaloli. È la prima volta che viene effettuato, in un porto, un controllo così strutturato.

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porti: Genova, maggio da record per i contenitori

Movimentati quasi 234 mila teu. Per il 2017 obiettivo 2.600.000



(ANSA) - GENOVA, 17 LUG - Nuovo record per il porto di Genova. Nel mese di maggio il traffico contenitori è salito a quota 233.995 teu, record mensile assoluto, contro i 200.725 di maggio 2016. Dati che confermano la crescita dei primi quattro mesi del 2017 e l'obiettivo di chiudere l'anno a quota 2.600.000 teu, quasi 300 mila in più del 2016.

"Ai dati di traffico si associa, da alcuni mesi, un andamento altrettanto positivo in termini di giornate lavorate - informa inoltre una nota dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale (Genova e Savona) - che traggono, in proiezione annua, un numero complessivo di oltre 240 mila avviamenti. Valori che, anche sotto questo aspetto, testimoniano la recuperata centralità dello scalo sul mercato mediterraneo".

Il Secolo XIX

TRAFFICO CONTAINER

Porto di Genova, record mensile assoluto a maggio

GENOVA. Nel mese di maggio il traffico contenitori del porto di Genova ha registrato una movimentazione record pari a 233.995 teu, record mensile assoluto. A loro volta i totali del traffico in questo comparto dei primi cinque mesi del 2017 (mese per mese) rappresentano i mesi più alti di sempre. La proiezione per la fine dell'anno si avvicina ai 2.600.000 teu complessivi. Ai dati di traffico si associa, da alcuni mesi, un andamento altrettanto positivo in termini di giornate lavorate che riguardano, in proiezione annua, un numero complessivo di oltre 240.000 avviamenti, valori che, anche sotto questo aspetto, testimoniano la recuperata centralità sul mercato mediterraneo dello scalo.

The Medi Telegraph

Nasce BluConnect, l'osservatorio di economia portuale Italia-Francia

L'AdSP Mar Ligure orientale, responsabile della raccolta dati nella regione Liguria Obiettivo: rafforzare le piccole medie imprese e creare un vero e proprio network transfrontaliero della "blue economy".

LA SPEZIA - Tra i settori relativi all'attività portuale, tre sembrano oggi sostenere la crescita dei porti e delle piccole e piccole-medie imprese: nautica da diporto e yachting; logistica; crociere e traghetti.

Il progetto Blueconnect "connettere le piccole e medie Imprese", che coinvolge sei regioni (Alpi Marittime, Corsica, Port du Var, Liguria, Sardegna, Toscana), mira a rafforzare il tessuto imprenditoriale delle piccole medie imprese all'interno dell'area di cooperazione e a creare un vero e proprio network transfrontaliero della "blue economy", quell'aggregato unico di produzione e servizi che riunisce porti, cantieristica, nautica, pesca, turismo e professioni. Un percorso che mira a coinvolgere imprese, operatori del settore e territorio nel suo complesso, e che si concretizzerà nello sviluppo di un Osservatorio dell'economia portuale e nell'elaborazione di rapporti regionali con dati socio-economici ben definiti.

Nel quadro del programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, si è tenuto mercoledì 12 e ieri, presso l'auditorium del porto della Spezia, il secondo incontro con i partner delle sei regioni coinvolte nel progetto. L'incontro si è tradotto in un'occasione per definire gli step futuri, finalizzare le strategie di promozione del progetto, di sviluppo e lancio di un vero e proprio Osservatorio dell'economia portuale, partendo dal principio che i porti sono propulsori di una crescita economica "sostenibile" per i propri territori

Lanciato il 1 febbraio 2017, il progetto della durata di due anni è coordinato dal Pôle Mer Méditerranée e coinvolge, oltre alle Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (Porti di la Spezia e Marina di Carrara) e del Mar Tirreno Settentrionale (Porti di Livorno e Piombino), la Camera di Commercio e dell'industria della Corsica, Nizza, Costa Azzurra, Sassari e Var. L'Osservatorio è uno strumento in costante evoluzione che permetterà di identificare i bisogni dei porti studiati e sostenere il consolidamento e lo sviluppo delle PMI nei mercati a forte potenziale di crescita, grazie alla definizione di gruppi di lavoro suddivisi secondo i tre filoni di attività portuale.

Blue economy: il porto Spezia-Carrara mappa 60 scali

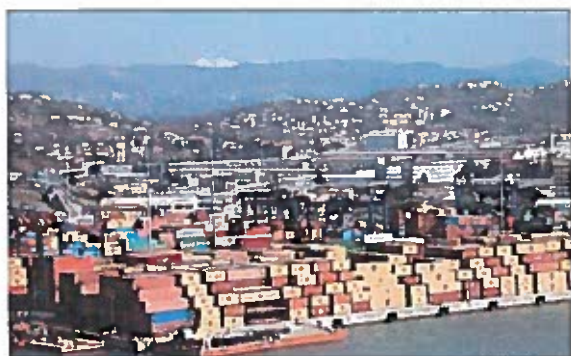
Via all'Osservatorio europeo su nautica, logistica e crociere



(ANSA) - LA SPEZIA, 17 LUG - L'Autorità portuale del Mar Ligure Orientale, che riunisce La Spezia e Marina di Carrara ha avviato la raccolta dei dati che la porterà a mappare sessanta porti (fra scali commerciali e marine) in Liguria, più appunto Marina di Carrara. L'obiettivo è arrivare ad un Osservatorio dell'economia portuale transfrontaliero, su sei regioni: Alpi Marittime, Corsica, Port du Var, Liguria, Sardegna e Toscana. Il progetto Blueconnect, "connettere le piccole e medie imprese" nasce per rafforzare il tessuto imprenditoriale all'interno dell'area di cooperazione e punta su tre filoni: nautica da diporto e yachting, logistica, crociere e traghetti, creando un vero e proprio network. La base saranno appunto i dati dell'Osservatorio, che tradurrà in numeri l'impatto della blue economy sul territorio circostante. L'Authority del Mar Ligure Orientale ha iniziato la settimana scorsa a raccogliere i dati sul proprio territorio, inviando i primi questionari alle imprese della cantieristica, della nautica, ai porti, ad agenti marittimi e spedizionieri e a tutti coloro che gravitano attorno all'economia del mare. E lo stesso avverrà nelle altre regioni coinvolte. Lanciato il primo febbraio 2017, il progetto che fa parte del programma Interreg Italia- Francia marittimo, 2014-2020, durerà due anni e coinvolge anche l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale (porti di Livorno e Piombino), le Camere di commercio e dell'industria della Corsica, Nizza, Costa Azzurra, Sassari e Var.

Trasporti e logistica, Laghezza diversifica e potenzia l'attività

La Spezia - Balzato a quota 12.300 nel primo semestre dell'anno il numero dei viaggi container su strada.



La Spezia - Il gruppo Laghezza, protagonista in questi mesi di un'espansione su tutto il territorio nazionale attraverso l'apertura di sedi nei principali interporti, porti e aeroporti, registra una crescita record anche nei settori del trasporto e della logistica, che si affiancano entrambi al core business dell'attività di spedizioni doganali. Forte della più grande infrastruttura di stoccaggio e logistica presente nelle aree retro-portuali di Santo Stefano Magra - si legge in una nota -, il gruppo spezzino nel primo semestre di quest'anno ha incrementato di oltre il 15% i viaggi su strada con mezzi direttamente controllati salendo dai 10.767 del primo semestre del 2016 ai 12.344 del corrispondente periodo di quest'anno. Il che corrisponde a una media giornaliera di quasi 100 viaggi.

Il numero di contenitori movimentati da e per i propri magazzini sono invece cresciuti del 30%, sino a raggiungere i 3000 movimenti. Alla business units Trasporti del gruppo Laghezza fa riferimento una flotta di camion di proprietà e un gruppo di consorzi e di aziende di autotrasporto che operano in esclusiva sotto il marchio Al Logistics. **Il centro logistico di Santo Stefano Magra, attivo dal 2009, dispone di undicimila metri quadri di aree coperte e svolge le attività di svuotamento e riempimento di container, nonché i servizi di sdoganamento, stoccaggio allo stato nazionale o estero, deposito Iva e distribuzione su tutto il territorio italiano.** E' inoltre dotato di una pesa certificata per il rilascio di Vgm in accordo con la nuova normativa Solas. Con la crescita progressiva delle attività di trasporto di contenitori e merci varie, il gruppo spezzino gestisce così l'intero ciclo portuale e retro-portuale delle merci sino alla fase distributiva e di consegna a destinazione finale.

Dopo il quinto stop e "la voce grossa" di Rossi Sarà annullata e riformulata la gara per la darsena Europa?

di Renato Roffi

LIVORNO - Poco più di un anno è trascorso da quel 26 Maggio 2016 in cui, nell'imbarazzo generale, il sindaco di Livorno, Filippo Nogarini fece risuonare nella sala Ferretti della fortezza Vecchia le sue "riserve" e le sue critiche, a dir poco aspre, riguardo ad uno studio commissionato dall'Autore portuale sulla remunerabilità del progetto darsena o piattaforma Europa che già non aveva mancato di far discutere anche in comitato portuale.

Il documento in questione era ed è il rapporto della Ocean Shipping Consultants (Osc) che, nell'occasione, il primo cittadino di Livorno, oggi ostracizzato per essere stato *proprietario in patria*, dopo aver ricordato la fretta e le pressioni con cui la giunta era stata praticamente



L'area adiacente al Tdi dove sorgerà la darsena Europa

Annulata e riformulata

obbligata all'approvazione del Piano regolatore portuale, bollò senza mezzi termini alla stregua di un rapporto infarcito di errori di grammatica, ortografia e sintassi, come se si fosse trattato - disse - di un testo redatto in italiano e tradotto successivamente in un pessimo inglese (*ex lege*, si sarebbe dovuto usare la lingua ufficiale dello Stato), caratterizzato, per di più, da una sfilza di evidenti e maldestri "copia e incolla". Nogarini, con ruvida chiarezza, definì inoltre sproporzionato il costo (secondo molti esperti, dalle due alle cinque volte di più rispetto a lavori analoghi sviluppati da note società del settore) di quasi 200 milioni Euri (il plurale è voluto), pari ad oltre 1.000 Euri per ciascuna delle centonovanta pagine che componevano il fascicolo.

Criticando poi fortemente l'analisi preventiva dei possibili traffici stesa dalla Osc, l'ingegner Nogarini, preoccupato anche per il lievitare dei costi, dai 650 milioni iniziali agli 805 di allora, denunciò, fra l'altro, la presenza di un "inopportuno" conflitto di interessi costituito dal fatto che l'autore di quel progetto di fattibilità finanziaria era identificabile con la stessa persona che aveva redatto il progetto di fattibilità

tecnico economico preliminare alla realizzazione della darsena Europa.

Non va dimenticato né sottaciuto che, in quegli stessi giorni, da una posizione - se vogliamo - ancor più scientifica, la dottoressa Nicoletta Batini, corroborata dalle esperienze maturate alla Banca d'Inghilterra e, sopra tutto, al Fondo Monetario Internazionale (Fmi), dove si era specificamente occupata dei paesi caratterizzati da forti economie marittime, notava che gli esperti consultati dal sindaco Nogarini avevano rilevato, fra l'altro, la totale assenza di un qualsiasi modello statistico alla base delle previsioni della Ocean Shipping Consultants e sottolineava che i flussi di traffico erano stati rilevati semplicemente moltiplicando i dati registrati negli anni passati per un numero ottenuto dividendo la crescita attesa (cioè presunta) in termini di export per la crescita stimata in termini di Pil. Il tutto senza neppure considerare - come sarebbe stato opportuno - che in Italia il rapporto tra export e Pil tende, ormai da qualche anno, ad essere sempre negativo.

Perché ricordare tutto ciò? Ebbene, nelle scorse settimane l'interminabile cammino dell'espletamento del bando per la darsena Europa ha subito la sua quinta battuta d'arresto, il suo quinto rinvio (30/III, 30/VI, 30/IX, 15/XII....)

e, vuoi perché, forse, il presidente Corsini potrebbe essere poco propenso a continuare a nascondere sotto il tappeto la polvere prodotta e lasciata da altri (insieme al fumo che sarebbe dovuto scomparire con l'elettificazione della Sgarallino), vuoi perché, forse, potrebbe avere riconosciuto - implicitamente, s'intende - non del tutto peregrine le critiche di Batini e Nogarini, la gara potrebbe avere un buon 95% di possibilità di essere annullata e riformulata in termini un po' più realistici, un'ipotesi, che per chi è - come si dice - addentro, è quasi una certezza.

Per tornare al contenuto del famoso (solo perché se ne parla) rapporto di Osc, ricordiamo tutti la befarda considerazione pronunciata alla fine dello scorso anno (Terzo forum shipping & intermodal transport di Genova) dal direttore del Venice shipping and logistic spa, Fabrizio Vettosi, accompagnata dal sorridente annuire di Marco Mutti, di Imi (uno sherleffo che ricordava quello più famoso di Sarkozy verso la cancelliera tedesca), circa la possibilità attribuita a Livorno di intercettare una parte cospicua dei traffici dell'Europa dell'Est eludendo Trieste e i suoi quasi 20 metri di fondale naturale.

Il pubblico accenno di Vettosi non mancò di instillare qualche motivo di riflessione anche nel presidente della regione Toscana, Enrico Ros-

si che, pur con tutta la diplomazia, la prudenza e la carità di patria del caso, si diede un gran da fare per vedere più chiaro nelle previsioni "ottimistiche" della Ocean Shipping Consultants e l'insoddisfazione che lo stesso Rossi va manifestando anche in questi giorni sullo spinoso argomento parla da sola.

E allora? Allora, anche sulla scorta di quanto testè ricordato, è difficile non concludere che i germi della fase di stallo in cui il mega ed agognato progetto è venuto a cadere era più che in nuce già un anno fa. Quanto sta accadendo è tutt'altro che frutto del caso, le premesse - va detto - c'erano davvero tutte e, se sbagliare è umano, perseverare serve, quasi sempre, solo a rendere più ingarbugliati i nodi che, alla fine, finiscono immancabilmente per venire al pettine.

E' evidente e naturale che se, con sensato realismo, il (sempre meno) nuovo presidente dovesse ragionevolmente imboccare la via (politicamente dolorosa) di un nuovo bando o quella di un bando emendato adeguato alle condizioni attuali, sarebbe impossibile non domandarsi perché non lo si fosse fatto ben prima, quando gli scricchiolii di quell'impalcatura andavano facendosi sempre più sinistri.

Meglio tardi che mai, certo, ma avremmo guadagnato almeno un anno ed oggi non ci troveremmo a questo punto morto.

IL PROGETTO INIZIALE

«DEVE ESSERE REALIZZATO IL PROGETTO INIZIALE QUELLO COMPLETO DELLA PIATTAFORMA EUROPA SENZA TAGLI E RIDUZIONI»

E GLI STIPENDI

«ABBIAMO BUONI STIPENDI RISPETTO AL CONTRATTO UNICO DEI PORTI E UNA BUONA CONTRATTAZIONE DI SECONDO LIVELLO»

«Darsena Europa, facciamo in fretta Il nostro scalo ha bisogno di spazi»

Carlo Savi presidente di Uniport e la rivincita della cooperativa

di MICHELA BERTI

UNIPORT, la fenice. Dalle ceneri dell'Unicoop, nel 2014 è nata questa cooperativa con 59 soci e 53 dipendenti. Bilanci in ordine, segni positivi. «Questa realtà è in salute – dice il presidente Carlo Savi – ero uno dei soci della vecchia cooperativa e ora ho l'onore di presiedere la nuova realtà».

Lei ha vissuto il travaglio della chiusura di un'attività e della perdita del posto di lavoro...

«Siamo riusciti ad ottenere la fuoriuscita di alcuni soci vicini alla pensione e abbiamo riassorbito una decina di lavoratori coinvolti nella crisi di Lucarelli».

Avete rivoluzionato la cooperativa, come?

«Cambiamento totale a partire dalle banche. Un nuovo consiglio di amministrazione e dunque... Una nuova strada».

La formula vincente?

«Credibilità e affidabilità con i committenti. Noi copriamo servizi come smarcatura, carrelisti, rizzaggio e derizzaggio per Ltm, Sintermar, Lorenzini, Scotto Neri,

Bartoli. Contratti fino al 2020. E ci sono prospettive di crescita...»

Crescita ovvero nuovi posti di lavoro?

«Può darsi, il lavoro sta andando bene e i nostri ragazzi sono davvero in gamba. Molti giovani dai 23-24 anni fino ai 42».

Attingete al solito serbatoio dei portuali?

«Dobbiamo superare questa dinamica, aprirci alla città. Ci sono tanti giovani che non hanno portuali in famiglia; non solo livornesi ci sono anche pisani».

Lei è figlio di portuale?

Carlo sospira e sorride...

«Sì, mio padre era portuale. Oscar Savi era al timone della cooperativa Calamar negli anni '80».

Cosa le ha insegnato?

«Vedendomi oggi, qui (dice guardando fuori dalla finestra del suo ufficio che domina una bella fetta di porto, ndr) mio padre sarebbe contento di quello che sto facendo. Per me è stato un riferimento importante, ora non c'è più».

E lei, guardando Livorno cosa vede?

«Vedo un grande potenziale ma

dobbiamo sbrigarci con questa Piattaforma Europa».

Che ne pensa?

«I ritardi non fanno male al mondo del lavoro. Il progetto va realizzato, quello originario, senza tagli. Le autostrade del mare, con Onorato e Grimaldi, stanno crescendo ma lo scalo è saturo, la Piattaforma Europa deve essere costruita, velocemente perché il porto è l'unica industria, a Livorno, che può creare posti di lavoro».

Tempi lunghi per la Piattaforma Europa e anche per il comitato di gestione dell'Authority Portuale...

«Mi unisco all'appello fatto dalle categorie imprenditoriali del porto: il comitato di gestione deve partire al più presto. Corsini si è presentato in maniera corretta ed ha proposto cose che devono essere fatte. Credo che, in questa fase, la presenza di un segretario come Provinciali sarebbe di aiuto al presidente per conoscere tutte le dinamiche del nostro scalo».

Scalo di area vasta, Livorno e Piombino...

«Certo, anche se non credo che Piombino potrà mai arrivare ad essere come Livorno...».

COMMITTENTI DOC

I principali clienti sono
Ltm, Sintermar, Lorenzini
Bartoli e Scotto Neir

- segue



I numeri

Uniport dà lavoro a 59 soci, rispetto ai 240 di Unicoop, e 53 dipendenti. Oltre a questo sono stati esternalizzati servizi per 400-500 turni all'interinale art. 17 ma nei prossimi mesi potrebbero esserci nuove assunzioni

Aprire alla città

«Bisogna aprire il porto ai giovani, alla città: da noi lavorano anche molti ragazzi esterni ovvero che non hanno parenti portuali, e questa è un po' una novità nel nostro settore»

La competitività

L'infrastruttura della Piattaforma Europa deve essere realizzata al più presto; la competitività del nostro scalo passa proprio dalla nascita di questo progetto tanto atteso

Comitato di gestione

I ritardi nella definizione del comitato di gestione devono essere superati; il presidente Stefano Corsini si è ben presentato ora però deve sistemare la vicenda segretario generale dell'ente



ORGOGLIOSO Carlo Savi, figlio di Oscar storico portuale livornese, è al timone della cooperativa Uniport

Sindacati: maxi-Darsena ferma e tutti fanno solo lo scaricabarile

Cgil Cisl Uil all'attacco: senza la piena attuazione del Prg, il porto sarà inevitabilmente marginalizzato
«Grave crisi occupazionale e intoppi burocratici ma a Livorno c'è un clima da scontro elettorale perenne»

■ LIVORNO

Mentre «la città soffre di una disoccupazione senza precedenti» (col sostegno al reddito «ridotto al lumicino» e con l'urgenza di chi non può «permettersi di perdere altro tempo»), il dibattito sulla possibile revisione del progetto Darsena Europa «più che all'interesse collettivo, appare proteso piuttosto nella direzione di scaricarsi vicendevolmente le responsabilità della (a oggi) mancata realizzazione». È questo uno dei passaggi più taglienti del documento con cui i tre sindacati confederali Cgil, Cisl e Uil scendono in campo nella discussione sul porto che ha già visto una netta presa di posizione da parte del fronte delle imprese raggruppate nel Coordinamento dell'Utenza.

I sindacati fissano lo sguardo sulle infrastrutture e sulla Darsena Europa: il porto di Livorno «senza la piena realizzazione delle previsioni contenute nel Prg portuale sarà inevitabilmente marginalizzato, trasformandosi in un porto di secondo piano e rischiando di dover abbandonare completamente il traffi-

co dei contenitori». Non è tutto: guai – dicono Cgil Cisl e Uil – a dimenticare che «sul rilancio infrastrutturale si fonda l'accordo di programma per Livorno». Per questo motivo, dovrebbe essere «tutta la città» a «spingere in questa direzione affinché, attraverso un'offerta logistica moderna, si possano gettare le basi anche per un possibile sviluppo industriale».

Quanto all'idea di «revisionare» il progetto Darsena Europa, che ha già trovato i dubbi messi nero su bianco anche da i vertici della Compagnia Portuale, il documento sindacale va all'attacco segnalando che nel frattempo restano «ancora molti i nodi irrisolti». Il riferimento è, «primo tra tutti», al tratto finale della Firenze-Pisa-Livorno che «da anni ormai è franato, non consentendo un accesso funzionale al maggior terminal del porto di Livorno». Senza contare che la questione della realizzazione del corridoio tirrenico autostradale vede «la Toscana unica regione a non avere un collegamento autostradale efficiente,

con l'unico risultato del pagamento di un iniquo pedaggio al casello di Vada, diventato ormai solo una tassa dal sapore medievale».

Ma i sindacati mettono l'accento anche sul fatto che al porto di Livorno «occorre una governance in piena efficienza e in tempi rapidissimi, senza ulteriori proroghe o rinvii rispetto alla nomina del segretario generale e all'insediamento del comitato di gestione».

Dopo aver sottolineato che in fatto di infrastrutture e investimenti in campo portuale altrove «si sta andando avanti velocemente e senza indugiare in beghe politiche», l'atto d'accusa dei sindacati prende di mira il fatto che è «scandaloso» permettere alla burocrazia di «soffocare quanto di buono è stato fatto in termini di programmazione e di pianificazione del rilancio dei porti di Livorno e di Piombino che continuano, però, a non vedere realizzato quanto è sulla carta a causa della lentezza procedurale del nostro Paese».

Non basta: a ciò si aggiunge

«il clima da continuo scontro da campagna elettorale che esiste nella città di Livorno», dove invece «le necessità occupazionali e la crisi di reddito che ancora stanno imperversando nella nostra città – si afferma – impongono un lavoro collegiale da parte delle istituzioni e delle rappresentanze sociali, che ancora stentano a trovare coesione».

Cgil, Cisl e Uil prendono le mosse da tutto questo per annunciare che «impegheranno tutte le proprie strutture e la propria forza nel rapporto con i lavoratori e i cittadini» per «richiamare il governo nazionale alle responsabilità in merito alle vicende della Provincia» e per «fare in modo che le istituzioni risolvano i nodi che legano ancora lo sviluppo infrastrutturale ed economico del nostro territorio». I tre sindacati confederali spiegano che «discuteremo con tutta la città in una serie di iniziative che vogliono avere il senso di fare un po' di luce sul futuro cittadino e provinciale, coinvolgendo le istituzioni e le parti sociali, con l'obiettivo di rimettere al centro del dibattito il lavoro e i lavoratori».

Progetto da revisionare, oggi ne parla il governatore Rossi



In un clima incandescente è previsto per oggi l'intervento del governatore Enrico Rossi: sono annunciati «aggiornamenti sul progetto per il porto di Livorno "Piattaforma Europa"». Il Tirreno ha nei giorni scorsi anticipato alcune linee del materiale istruttorio sul quale si sta lavorando per modificare il progetto. L'attacco dei vertici sindacali arriva a pochissimi giorni di distanza dalla presa di posizione del fronte dell'imprenditoria

privata che ha fatto quadrato con un intervento firmato dal Coordinamento dell'Utenza portuale che raggruppa Asamar, Assiterminal, Confindustria e Spedimar insieme alla Confindustria di Livorno e Massa Carrara. L'avevano fatto per dire che non si può andare avanti con questo stallo. A stretto giro erano scesi in campo anche un imprenditore del calibro di Piero Neri e anche il presidente della Compagnia Portuale Enzo Raugel.

PIOMBINO TRAGHETTI: 88MILA NEL WEEK END

Sono numeri da record

FINE settimana da record al porto. Quasi 88mila i passeggeri: 87.899 per la precisione e 26.151 veicoli. Il week end appena concluso c'ha visto arrivare e partire da e per l'Elba 77mila persone (39.701 in partenza, 37.329 in arrivo), mentre i passeggeri partiti-arrivati dalla Sardegna sono stati 9.781 (5.784 in partenza e 4.000 in arrivo), in 1.085, invece, sono transitati dallo scalo piombinese per andare e venire dalla Corsica (329 in arrivo e 756 in partenza). Quanto ai veicoli, dei 26.151 movimentati dal porto nel corso del fine settimana, 22.428 sono stati imbarcati e sbarcati da traghetti provenienti e in partenza per l'Isola d'Elba (11.086 in arrivo e 11.402 in partenza); 3.258 hanno avuto come destinazione la Sarde-



gna (1.351 in arrivo e 1.907 in partenza); e 404 la Corsica (101 in arrivo e 303 in partenza). I dati testimoniano l'importanza crescente che lo scalo piombinese sta acquisendo nelle movimentazioni settimanali. Intense sono state, durante il week end, anche le attività di controllo: 507 i veicoli controllati, 1.473 le persone.



UN WEEKEND DA RECORD

Quasi 88mila passeggeri sul porto



■ ■ 87. 899 passeggeri e 26.151 veicoli. Così si è concluso sul porto un weekend da bollino nero. La parte del leone l'ha fatta l'Elba, con 77mila passaggi (39701 in partenza da Piombino, 37. 329 in arrivo). Per l'attività antiterrorismo 507 veicoli controllati e 1473 persone.



FERRINI

«Vogliamo fare del turismo una nuova industria»

«VOGLIAMO fare del turismo un'industria». Stefano Ferrini, vicesindaco di Piombino, è soddisfatto dell'assalto dei crocieristi di ieri in centro storico. Ma c'è da lavorare. C'è da entrare nel giro delle crociere, farsi conoscere. E Ferrini è consapevole che siamo solo all'inizio. «Dobbiamo entrare nel circuito dei tour operator e degli armatori, e su questo stiamo lavorando con la società che ha in concessione demaniale la banchina, la Tuscany Terminal srl. Andremo nelle fiere specializzate, in programma abbiamo già il Sea Trade a Miami, poi Palermo e Amburgo. Lì dovremo vendere i nostri pacchetti promozionali. Perché le escursioni vengono vendute a bordo quindi è indispensabile andare a cercare la domanda. Naturalmente in questa operazione coinvolgeremo la rete di imprese «Toscana Costa Etrusca». Il nostro obiettivo è catturare anche questo target di turismo. Vogliamo portare a casa questo risultato. Vogliamo fare del turismo un'industria che crea circoli virtuosi, anche per il tessuto commerciale ed imprenditoriale. E il movimento c'è stato.

«ABBIAMO messo a disposizione bus a vetta gratuiti e organizzato con Parchi Val di Cornia l'accoglienza con l'obiettivo di far conoscere le bellezze della nostra città agli ospiti che rimangono a bordo della nave». Un lavoro di squadra che ha visto coinvolti oltre all'amministrazione comunale e alla Parchi, Tiemme, **Assitalia Turismo**, Agenzia mantuma Mixos, Compagnia Portuali, Confesercenti, Confcommercio, Cna, Pro Loco, Consorzio Vini Val di Cornia, associazione «Prendi l'Arte e Mettila Ovunque» e associazione «Microcosmo». Al mercato coperto era possibile assaggiare piatti tipici.

di **Stefano Ferrini**

PIOMBINO CHE CAMBIA

LA CROCIERA

IERI MATTINA HA ATTRACCATO IN PORTO LA NAVE DA CROCIERA «TUI DISCOVERY» E' LUNGA 264 METRI CON CIRCA 1800 PASSEGGERI

IL TELEGRAFO IN GIRO CON I CROCIERISTI ARRIVATI IERI MATTINA AL PORTO. GLI ITINERARI TRA LO STUPORE E IL GUSTO ALLA SCOPERTA DELLA CITTÀ VECCHIA E IL MARE



La scoperta delle antiche bellezze, che sorpresa

PIOMBINO, una città che stupisce, cultura, fra vicoli, chiese, monumenti, tracce di Leonardo Da Vinci, viste mozzafiato sull'Elba. Un profumo di mare, intenso, che ha lasciato senza fiato i tanti turisti inglesi e scozzesi che ieri mattina sono scesi dalla nave da crociera «Tui Discovery» alla scoperta di questa città a picco sul mare, che tenta di guardare lontano, oltre la siderurgia. E ieri siamo tornati alla riscoperta di Piombino, con i crocieristi, spesso stupiti da ciò che stavamo vedendo.

SUL BUS navetta e sui trenini che avevano a disposizione da Cittadella per il tour storico e anche naturalistico verso Calamoresca. Il viaggio parte dal Museo di Populonia in Cittadella della società Parchi. Un palazzo costruito dai Bacciocchi Bonaparte. E a fianco riprende la cappella della Madonna di Cittadella del XIV secolo con le decorazioni del Guardi. Al centro della piazza la cisterna in marmo di Carrara del Guardi i cui lati raffigurano la famiglia di Jacopo III Appiani. Qui i turisti - dopo una prima accoglienza al porto - vengono di nuovo accolti dalle guide della



FOTO RICORDO Immanicabile la foto con vista sul mare e piazza Bovio. E le immagini riempiono «Google Maps» facendo promozione

Parchi Val di Cornia. E inizia il tour vero e proprio - durante la mattinata - a piedi o sui trenini. La visita al Museo per scoprire la civiltà etrusca, museo che custodisce l'Anfora d'argento di Barattì, viene rinviata da tutti nel pomeriggio, prima dell'imbarco. E adesso si va invece in città. Il trenino passa dal centro storico, dal Porticciolo, si intravedono le Fonti dei cana-

li a Marina. Anche questo considerato un itinerario leonardiano, nel 1504 Leonardo descrisse infatti un tramonto al Porticciolo.

IERI IL MARE era calmo e piazza Bovio ha incantato i crocieristi inglesi. Una terrazza naturale a picco sul mare. Poi a fianco Palazzo Appiani che cambiò varie destinazioni fino a diventare carcere ai

tempi di Bonaparte-Bacciocchi. E da viale del popolo si arriva al Castello oggi Museo della città ricco della storia delle testimonianze, del tempo che ha forgiato questa comunità. I crocieristi in città si sono imbattuti nel monumento simbolo, che si trova al centro di Piombino: il Rivellino, una trappola difensiva posta a tutela della Porta a

GLI ITINERARI

Dal Palazzo Appiani alle mura di Leonardo alla torre del Rivellino

Terra sormontata dal Torrione del 1212. E' il cuore della città. Poi il tour prosegue sfidando velocemente le mura leonardiane. Ci sarebbe da visitare tanto altro. Ma il centro storico cattura l'attenzione dei crocieristi, bar, negozi e il punto di degustazione vino davanti al «Cibario». Ma Piombino per chi ha scelto il tour verso Calamoresca offre altri scorci fantastici. Il golfo di Salivoli, a sinistra l'Elba, sullo sfondo Palmioli e poi la vista sulla baia di Calamoresca ha lasciato i crocieristi piacevolmente sorpresi.

Maila Papi

- segue

L'ACCOGLIENZA

IL COMUNE E GLI OPERATORI CITTADINI HANNO ORGANIZZATO I SERVIZI DI TRASPORTO E I TOUR CON DIVERSI ITINERARI

LA RISPOSTA

LA CITTÀ VECCHIA È STATA INVASA DAI VISITATORI IN MOLTI HANNO APPROFITTO DELLA SOSTA PER VISITARE I LUOGHI STORICI E GUSTARE I CIBI

IL FUTURO

CI SARANNO NUOVI SBARCHI DI CROCIERISTI E NELLA PROSSIMA STAGIONE SI PUNTA AD AUMENTARE IL NUMERO DELLE NAVI



Cosa dicono gli operatori



MATTEO FABBRI
Studiante

Per me è un'esperienza scuola-lavoro e devo dire che è importante imparare molte cose pratiche. E' anche un'occasione per usare la lingua inglese



Il parere degli esperti



CARLA CASALINI
Marketing

L'accoglienza è l'anima del turismo. Chi arriva sul territorio e trova gentilezza, torna o parla bene del posto. Fa promozione, un passaparola prezioso. Ci sono tante bellezze da scoprire



SIMONA MAIORANA
guida

Facciamo promozione per i Parchi della Val di Cornia e la risposta c'è. Inizialmente vedevamo un po' di diffidenza, ma ora sono molte le persone che vogliono visitare le aree



GIOVANNI GUARINO
Autista

C'è una buona presenza di turisti, il trebino piace a tutti. Le crociere sono un'opportunità da cogliere. Servirebbero più sbarchi, speriamo di incrementare



CLAUDIA BARABASCHI
Guida

Fa piacere vedere tante persone interessate alla nostra città. Il museo è tutto da scoprire e poi la vista dalla Cittadella è eccezionale sul mare e sull'Elba



NELUSCO PINI
Produttore vini

Un punto degustazioni del vino, gestito dal Consorzio Vini Val di Cornia, per promuovere le nostre etichette. Anche questo è un modo per fare promozione, per essere competitivi



**VINO
E STORIA**
Tutti i vini del
consorzio Doc
della Val di
Cornia al
punto
degustazioni
sotto il
Rivellino

PORTO PARLA L'EX COMMISSARIO GUERRIERI

«Pronti anche a grandi navi»

IL PORTO di Piombino può accogliere anche le più grandi navi da crociera del mondo. Lo spiega l'ex commissario straordinario della Port Authority Luciano Guerrieri che ha lavorato molto all'ampliamento e riqualificazione dello scalo. «La presenza a Piombino della nave da crociera Tui Discovery di 264 metri con circa 1800 crocieristi – spiega Guerrieri – mi dà lo spunto per ricordare che le due nuove banchine sono ormai in fase avanzatissima di realizzazione e sono destinate ad accogliere navi da crociera anche delle dimensioni massime esistenti al mondo».

«FINO ad ora – afferma Guerrieri – non esistevano accosti dedicati per questo target e da ora in poi sarà possibile proporre il nostro porto a pieno titolo agli operatori del mercato ed in una logica di sinergia con Portoferraio e Livorno. Adesso occorre progettare e finanziare anche una stazione crocieristica e di partenza/arrivo bus dedicata da realizzare su Poggio Batteria collegata alle banchine da un servizio di collegamento tecnologicamente avanzato». «Le crociere – conclude – sono un interessante prospettiva di sviluppo turistico e di occupazione che integra e diversifica le azioni già messe in campo e da implementare».

La Norman Atlantic danneggia Bari: le compagnie chiedono lo sfratto

L'occupazione della banchina da parte del traghetto bruciato impedisce i traffici delle compagnie crocieristiche. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale mette in mora la Visemar di Vito Fatiguso



Il porto di Bari è in overbooking: dalle navi da crociera ai traghetti e ai cargo. Un «imbuto» che rischia di bloccare l'operatività di un settore chiave per l'economia locale. Ma c'è di più: esistono compagnie crocieristiche, come l'Aida Cruises, che per la prossima stagione hanno chiesto l'assegnazione di una banchina. La risposta ottenuta? «Per ora niente posto perché lo spazio è occupato dal relitto della Norman Atlantic». Succede anche questo in un'Italia (al netto del rispetto per il tragico incidente dal pesante bilancio di 9 morti e 19 dispersi) che sembra schiava della burocrazia e degli infiniti tatticismi.

Così, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, ha deciso di attivarsi per evitare la beffa. Il 12 luglio scorso, infatti, è stata inviata una lettera di messa in mora alla compagnia Visemar (che è proprietaria e custode giudiziario dell'imbarcazione) per invitare la società — previo parere favorevole della procura di Bari e dell'ufficio per le indagini preliminari — a trasferire la Norman Atlantic dalla postazione 12 (quella del centro del terminal crociere) alla 31 che dista solamente duecento metri. Un passaggio fondamentale per l'economia complessiva dell'hub barese perché consentirebbe, anche per questioni di sicurezza, di ristabilire il normale transito navale con la possibilità di far transitare traghetti in periodi parecchio affollati come quello estivo. La movimentazione, tramite rimorchiatori, costerebbe fino a 10 mila euro. Sul punto l'Autorità, guidata da Ugo Patroni Griffi, non fa sconti tanto che nella lettera (inviata anche alla magistratura e alla Capitaneria di Porto) annuncia azioni legali per il risarcimento «di danni subiti e subendi di natura patrimoniale ed extrapatrimoniale» nei confronti dell'armatore e del responsabile civile del reato costituendosi nel giudizio penale.

Non è la prima volta che L'Autorità portuale ha sollecitato lo spostamento della Norman Atlantic. Nella risposta della Visemar si evidenziavano perplessità per la questione della vigilanza del relitto. Ma la banchina 31 rientra nell'area protetta e sorvegliata. In particolare con l'entrata in vigore del nuovo regolamento del servizio di rimorchio che eliderà ogni costo connesso al servizio di sorveglianza perché la banchina si trovano in un'area sterile presidiata da personale dell'Autorità». Il traghetto, andato a fuoco il 28 dicembre del 2014, è posizionato nel cuore del porto di Bari dal febbraio del 2015. Oltre due anni di blocco dell'attività che ha anche indotto molti operatori a preferire altri scali per l'attracco. Nella missiva si ipotizzano danni ancora peggiori per il 2018 visto che il prossimo anno gli approdi crocieristici avranno un picco tra sabato e lunedì. Il che comporterebbe la contestuale presenza di tre navi da crociera e, quindi, la necessità di disporre di tre ormeggi, condizione inattuabile con la presenza della Norman nell'attuale posizione. Tanto che l'Autorità portuale fa sapere alla Visemar che è già pervenuta una richiesta di disponibilità di ormeggio. La compagnia è l'Aida Cruises che dovrebbe aggiungersi alla Costa Luminosa e alla MSC Musica.

Informazioni Marittime

Porti Sardegna, Deiana presidente dell'Autorità di Sistema



Massimo Deiana, docente di Diritto della navigazione all'Università di Cagliari ed ex assessore dei Trasporti della Regione Sardegna, è ufficialmente il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Isola. Il ministro Graziano Delrio ha emanato il decreto [ratificando la nomina di Deiana](#), che la scorsa settimana si era dimesso dalla Giunta guidata da Francesco Pigliaru.

Oggi prima uscita ufficiale per il neo presidente con l'assemblea di Assoporti, poi il 20 luglio la prima riunione della conferenza dei presidenti delle Authority portuali italiane. Una volta rientrato in Sardegna, Deiana effettuerà subito una ricognizione per capire lo stato dei sette porti che rientrano nell'ambito del coordinamento regionale.

Porti: Deiana da oggi presidente dell'Autorità di sistema della Sardegna

Incarico dopo decreto Delrio, domani assemblea Assoporti



(ANSA) - CAGLIARI, 17 LUG - L'ex assessore dei Trasporti della Regione Sardegna, Massimo Deiana, docente di Diritto della navigazione all'Università di Cagliari, è ufficialmente il nuovo presidente dell'Autorità di sistema dei porti dell'Isola. Il ministro Graziano Delrio ha emanato il decreto ratificando la nomina di Deiana, che la scorsa settimana si era dimesso dalla Giunta guidata da Francesco Pigliaru e che oggi, poco dopo le 18 a Roma, ha firmato l'accettazione dell'incarico. Domani prima uscita ufficiale per il neo presidente con l'assemblea di Assoporti, poi il 20 luglio la prima riunione della conferenza dei presidenti delle Authority portuali italiane. Una volta rientrato in Sardegna, Deiana effettuerà subito una ricognizione per capire lo stato dei sette porti che rientrano nell'ambito del coordinamento regionale.

Messina-Milazzo Va avanti la gestione commissariale dell' Authority ma senza la proroga semestrale promessa da Roma

Il futuro dei porti, la politica tace

L' accorpamento "al buio" con Gioia Tauro. Intanto il Comune prepara il Piano mobilità

Messina Continuano il silenzio e l' indifferenza della classe politica, nel suo complesso, sul futuro del porto di Messina, e su quello di Milazzo. Dal 30 giugno il commissario dell' **Autorità portuale**, Antonino De Simone, continua nel suo mandato che non contiene termini se non quello del concreto accorpamento all' Authority di sistema con sede a Gioia Tauro, ma senza l' espressa proroga semestrale che era stata promessa da Roma come segno d' attenzione ai programmi in corso nei due porti. Sulla carta, l' accorpamento con il grande scalo calabrese dovrebbe condurre alla più grande Authority del Meridione. Ma non sono state previste le garanzie che dovevano essere parte integrante della riforma targata Delrio, e il prestigioso sistema **portuale** dello Stretto rischia di ridursi a un "satellite". Intanto il Comune ha avviato la stesura delle linee guida del nuovo Piano urbano della mobilità sostenibile, che deve favorire il trasporto pubblico. I cittadini possono partecipare tramite un sito web e una pagina facebook. Pag. 18.

Un diluvio di reazioni al titolo pubblicato dal nostro giornale nell' edizione di domenica scorsa

Quando finirà l' agonia di Messina? Dibattito aperto

"Quanto deve durare l' agonia di Messina?" Il titolo pubblicato sul nostro giornale nell' edizione del 16 luglio ha suscitato molto interesse, con decine di migliaia di visualizzazioni e una valanga di reazioni e di commenti da parte di lettori e di navigatori del web, frequentatori delle pagine social di Gazzetta del Sud e del giornalista Salvatore De Maria di Rtp.

«Non c' è speranza di cambiamento. Ormai è solo desolazione», è l' amaro post di Giovanni Carrisi. Non la pensa così Andrea Bernava: «Non bisogna gettare la spugna. Ci rialzeremo».

«Una città splendida - scrive Tony Baialardo - ridotta a squallore, derisa e violentata ormai da oltre 30 anni». E Giuseppe Chillè rincarà la dose: «Sono veramente rammaricato nel vedere la mia bellissima città sprofondare sempre più in basso». «È gravissimo quello che sta accadendo - aggiunge chi si firma col nome Nelly Nelly mia -, agonia... ci vuole uno bravo». Marco Papisca: «Ignoranza e maleducazione, indolenza e apatia. Sono queste le peculiarità di questa città. Non vedo segni di inversione di tendenza e il futuro è decisamente nero». E Luigi Costantino inserisce il suo commento: «Infatti, a Messina

sembra di stare nel girone dantesco degli ignavi». Giovanna De Luca invita tutti a «ricordare queste cose quando andiamo a votare». Ketty Ragno si rivolge ai giornalisti: «Continuate a denunciare e con nomi e cognomi. Dal sano giornalismo sono nate le grandi rivolte culturali e sociali». Si rammarica Salvatore Currò: «Peccato... Dove sei Messina e dove sono i veri messinesi, oro di questa magnifica terra ormai martoriata da personaggi di cartone a tutti i livelli?».

Cosimo Galletta è uno dei messinesi "di fuori": «Sinceramente sono 5 anni che non vivo più a Messina, mi spiace vedere una città morta, ma non c' è futuro per le nuove generazioni e quelle come le mie, la classe politica è inadeguata, nemmeno lo cito più il pacifista tibetano, persona onesta, onestissima, ma incompetente a governare la città, mi spiace ma a Messina non c' è più futuro». Francesco Caruso alza il livello della polemica: «E voi che quando viene un buffone di parlamentare gli srotolate i tappeti... Come quel Delrio, con quella falsa idea dell' Area dello Stretto... Il compartimento marittimo si trova a Reggio, il porto commerciale a Gioia Tauro, l' aeroporto a Reggio e lui vuole ampliare le corse degli **aliscafi** per far comodo a loro... Che dire del commercio a Messina che parla catanese... Adesso ci mancava la squadra della nostra città... Non mi parlate di sindaco e di primo cittadino, perché se la città

è di serie A lo è il sindaco, ma se la città è retrocessa nella merda, lui rimane sempre il primo cittadino della...». Disperato l' appello di Adele Maria Orlandi: «Salvate Messina dalla distruzione, è una città bellissima, chi la ama si indigna per il suo degrado».(l.d.)

La proroga per l' Autorità portuale è scaduta il 30 giugno, il Governo non ha adottato alcun atto, la politica locale tace

Quell' assurdo e incomprensibile silenzio

Siamo campioni di autolesionismo. La rinuncia per inedia sembra l' unica strategia per Messina

Lucio D' Amico Adesso basta lamentazioni. Stiamo entrando nell' ennesimo periodo di campagna elettorale, verso le Regionali di novembre 2017, e poi le Amministrative della primavera 2018, e certamente anche le Politiche. Ascolteremo tutto e il contrario di tutto, dai deputati uscenti, da coloro che si candidano all' Ars, dalle forze politiche in ebollizione. Ma la nausea che monta in città, la rabbia per troppo tempo sopita, l' amarezza e purtroppo anche la rassegnazione di molti strati della società messinese, potrebbero costituire un cocktail micidiale, se i Palazzi continueranno a essere così distanti, come lo sono oggi, dalle concrete aspettative dei cittadini, dalle esigenze di lavoro, occupazione e sviluppo.

Il silenzio che grava sul futuro del porto di Messina, e di quello di Milazzo, è emblematico perché riassume in sé tutte le contraddizioni di una città che sa fare bene soltanto una cosa: farsi del male. Siamo campioni di autolesionismo.

Abbiamo fatto credere - e in realtà all' inizio, le idee suggestive dell' Area integrata dello Stretto apparivano convincenti - che l' accorpamento di Messina-Milazzo a Gioia Tauro sarebbe stato un passaggio decisivo

per creare la più grande Autorità di sistema portuale del Meridione. Sulla carta, lo è.

Ma, non essendo state previste quelle garanzie che pure avrebbero dovuto essere parte integrante della riforma targata Delrio, la verità dei fatti è che quell' accorpamento si traduce solo in un' unione forzata, con Gioia Tauro che assume il comando delle operazioni e il prestigioso sistema portuale dello Stretto diventa un "satellite". Unica Città metropolitana a rinunciare deliberatamente alla propria autonomia nel settore chiave del rilancio economico, perché senza l' economia portuale, non c' è strategia di sviluppo che tenga.

E sono trascorsi ben 18 giorni dalla scadenza della proroga. Il ministro Delrio non ha firmato alcun atto riguardante Messina-Milazzo, né nell' uno né nell' altro senso. Il commissario Antonino De Simone sta continuando il suo mandato, del resto è formulato a tempo indeterminato fino al concreto accorpamento, ma senza quell' espressa proroga semestrale di cui s' era parlato. Sembra un tacito assenso, finché

-segue

Messina e Milazzo non verranno assorbiti da Gioia Tauro. Ma la promessa della proroga fino a dicembre dov' è finita?

Dove sono finiti i propositi bellicosi del presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta? Dove sono finite le proposte di modifica della legge di riforma, con l' inserimento di una clausola a garanzia dell' autonomia gestionale dei nostri due porti? Silenzio, solo l' assordante e insopportabile silenzio di un' intera classe politica e dirigente, compresi il sindaco e la sua amministrazione comunale.

Si rinuncia per inedia. Sembra questo ormai l' atteggiamento prevalente della città di Messina. Lo abbiamo visto anche nella recentissima vicenda della società di calcio. Lo abbiamo sperimentato anche nella tormentata storia del Ponte sullo Stretto. L' essere contro o a favore era altrettanto legittimo, ma la verità è che oggi Messina esce con le ossa rotte, "cornuta e bastonata", senza il Ponte e senza le risorse che erano state destinate allo Stretto. Rimangono le briciole, certamente importanti (come quelle relative all' accordo sulla mobilità tra le due sponde o i finanziamenti per le opere del Patto per Messina e per la Sicilia), ma senza un' idea di sviluppo. Senza un' opera che possa determinare quell' effetto "shock" di cui una città depressa, umiliata, sempre più abbandonata dai suoi stessi cittadini, avrebbe disperato bisogno.

Verso il contratto

Tremestieri In arrivo i 16 milioni per il porto

È questione di giorni, non ci sono più ostacoli né documenti da consegnare alla Regione, anzi è quest' ultima a dovere mantenere l' impegno da tempo assunto con la città di Messina.

È sulla rampa di lancio, pare, l' ultimo finanziamento mancante per la costruzione del porto di Tremestieri, quello regionale, di 16 milioni, indispensabile per firmare il contratto e poi aprire i cantieri dell' opera attesa dal 2013, da quando l' appalto da 72 milioni fu aggiudicato dalla Protezione civile, tramite il Comune, per debellare l' emergenza Tir irrisolta dagli approdi. Quattro anni sono trascorsi invano tra mille problemi, senza più fondi né poteri speciali, ma alla fine il tormentone è stato risolto. Solo che manca ancora quell' ultima tranche di fondi che la Regione s' accinge a decretare. Guai ad ulteriori ritardi «I cantieri apriranno ad agosto», fu la parola, in Prefettura, del ministro Delrio. (a.t.)

Merci, la svizzera Hupac lancia servizio tra Busto Arsizio e Bari

Chiasso - Con questa linea, la società svizzera collegherà la Puglia con il Nord Italia.



Chiasso - **La società svizzera Hupac ha annunciato un nuovo collegamento ferroviario per le merci tra Busto Arsizio e Bari.** La linea consentirà di collegare la Puglia con il Nord Italia.

A.L.I.S. : Convegno Napoli "Il rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile"

(FERPRESS) – Napoli, 17 LUG – Per la prima volta la grande impresa del Nord Italia si confronta direttamente con il mondo dell'autotrasporto e dell'intermodalità. Oggi, presso il centro convegni della Stazione Marittima, gli imprenditori di colossi di fama internazionale quali Acqua Sant'Anna, IVECO, DHL e gruppo Veronesi si sono incontrati con gli oltre 1.000 delegati del settore dei trasporti nella grande conferenza organizzata da A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile dal titolo "Il rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile". A diffondere la notizia, un comunicato stampa della stessa associazione.

Un parterre d'eccezione e numerosi relatori in grado di contribuire realmente alla crescita del nostro Paese. Tra le presenze più prestigiose il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Riccardo Nencini. Anche i Presidenti di numerose Autorità di Sistemi Portuali e i massimi vertici del Governo hanno, infatti, dato il loro contributo al dibattito su una grande sfida: lo sviluppo del Sud Italia. Guido Grimaldi, Presidente di A.L.I.S., ha aperto il confronto introducendo il grande tema del convegno, la ripresa delle aziende del Sud attraverso la sinergia dei trasporti. Sinergia che mira essenzialmente alla riduzione del costo logistico, attualmente troppo caro e quindi non competitivo a livello internazionale. "L'Italia non potrà crescere se non cresce il Mezzogiorno – ha dichiarato – perché il rilancio del meridione del nostro Paese favorirà non solo le aziende del Sud ma anche quelle del Nord Italia. Con lo sviluppo infrastrutturale e dei trasporti tutte le aziende della penisola potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento". Ha quindi proseguito: "Questo grande convegno ha come obiettivo quello di far sentire forte e chiara la nostra voce, voce di tante aziende che vogliono crescere e far crescere l'occupazione in Italia".

Tra i 25 relatori nella parte iniziale del convegno sono intervenuti Alberto Bertone, Presidente di Acqua Sant'Anna, Alberto Nobis, Amministratore Delegato di DHL Express Italia, Pierre Lahutte, Brand President di IVECO e Massimo Zanin, Amministratore Delegato di Feed – Gruppo Veronesi; il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, il Presidente di RINA S.p.a., Ugo Salerno, il Vice Presidente International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi hanno dato il loro autorevole contributo per la parte istituzionale, mentre la portualità è stata rappresentata da Pietro Spirito, Presidente di Adsp Mar Tirreno Centrale, Pino Musolino, Presidente Adsp Mar Adriatico Settentrionale, Stefano Corsini, Presidente Adsp Mar Tirreno Settentrionale, Ugo Patroni Griffi, Presidente Adsp Mar Adriatico Meridionale, Andrea Annunziata, Presidente Adsp Mar di Sicilia Orientale, Sergio Prete, Presidente Adsp Mar Ionio e Francesco Maria Di Majo, Presidente Adsp Mar Tirreno Centro Settentrionale.

L'evento è stato moderato dall'autorevole Bruno Vespa.

La conferenza si è articolata in 3 sessioni. La prima, dall'impronta decisamente imprenditoriale, è stata dedicata a "L'evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile", la seconda, intitolata proprio il "Rilancio del Mezzogiorno", ha avuto una connotazione fortemente istituzionale. Il convegno si è concluso, nel pomeriggio, con Il Salotto dell'ALIS, nel quale sono stati affrontati temi legati al nuovo modo di fare sistema in ambito portuale.

2

"A.L.I.S. è realmente l'espressione di un'Italia in movimento – ha ricordato il Presidente dell'Associazione Logistica – Tutti insieme siamo una forza capace di dare risposte concrete al settore della logistica intermodale, espressione di un Paese che vuole promuovere lo sviluppo del trasporto combinato ecosostenibile". A neanche un anno dalla sua costituzione A.L.I.S., conta più di 1.200 aziende associate, oltre alla partecipazione di Enti Istituzionali e di Autorità di Sistema Portuale. E centinaia di queste imprese hanno aderito solo negli ultimi mesi, credendo nei progetti e negli obiettivi dell'associazione. Attualmente rappresenta un totale di oltre 120.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di più di 80.000 mezzi con oltre 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare.

Ferpress

“Nel rappresentare le esigenze dell’intero settore dei trasporti e della logistica, abbiamo scelto di focalizzare l’attenzione sul Mezzogiorno – ha proseguito Guido Grimaldi – Perché è una priorità assoluta del nostro Paese applicare soluzioni logistiche intermodali realizzando collegamenti efficienti tra il nord e il sud Italia, attraverso l’intermodalità ferroviaria e quella marittima”.

Il riscatto del Mezzogiorno è infatti uno degli obiettivi macroeconomici che A.L.I.S. si pone sin dalla sua fondazione e che si sta impegnando a portare all’attenzione dei tavoli governativi. Oltre allo sviluppo del Sud Italia, le altre finalità che l’associazione ha fatto proprie sono la continuità territoriale con le grandi isole, l’internazionalizzazione del settore trasporti e la sostenibilità ambientale.

Napoli: Grimaldi rilancio del Mezzogiorno è obiettivo della nostra associazione Alis

(FERPRESS) – Napoli, 17 LUG – “Il rilancio del Mezzogiorno è uno dei punti fondamentali degli obiettivi della nostra associazione e questo va a favore degli imprenditori del Sud ma anche di quelli del Nord che potranno con una logistica più efficiente spedire le proprie merci”. Lo ha detto il presidente di ALIS Guido Grimaldi durante il convegno sulla logistica intermodale in corso alla Stazione Marittima di Napoli.

“Ci sarà il vantaggio per i consumatori meridionali di poter comprare a un prezzo più competitivo così come per le aziende di poter esportare verso mercati esteri a un prezzo più competitivo – ha spiegato -. Oltre a questo, un punto cruciale è la forte imprenditoria che c'è al Sud e potremo dare un contributo anche alla città di Napoli creando un indotto e una sana imprenditoria – ha concluso Grimaldi -. Credo che per far progredire il porto di Napoli Pietro Spirito sia l'interlocutore giusto”.

“Il paese eredita un lunghissimo periodo di “non scelte” – gli risponde il presidente dell'autorità di sistema di Napoli Pietro Spirito – perchè da pochi anni abbiamo capito che la logistica vuol dire gerarchia. Ed ereditiamo la storia delle 100 città e dei 56 porti, tutti egualmente strategici. Oggi abbiamo fatto passi in avanti e le autorità di sistema portuale sono enormemente di meno. Ed ora l'intervento – ha proseguito Spirito – dovrebbe riguardare gli interporti. Quando nacquero erano 8 ed ora sono diventati 24, e la sola regione Umbria ne sta progettando 3”.

“Tutti debbono capire che ci sono i core-network ed i comprehensive-network. Non tutti sono il cuore, ma tutti possono collaborare. Finalmente stiamo per capire che la logistica è centrale. Pensiamo – ha concluso Spirito – che cosa è successo in Germania, dove le Poste tedesche hanno prima comperato il primo operatore logistico mondiale, DHL e il terzo, la Shenker. Bene, oggi la Germania ha il primo operatore della logistica del mondo, la DB Shenker”.

CON A.L.I.S. SEMPRE PIU' VICINO IL RILANCIO DEL MEZZOGIORNO



Le grandi imprese del Nord, i porti italiani e tutto il mondo dei trasporti e dell'intermodalità: oltre 1.000 delegati a Napoli insieme per lo sviluppo del Sud Italia

Napoli, 17 luglio 2017 – Per la prima volta la grande impresa del Nord Italia si confronta direttamente con il mondo dell'autotrasporto e dell'intermodalità. Oggi, presso il centro convegni della Stazione Marittima, gli imprenditori di colossi di fama internazionale quali Acqua Sant'Anna, IVECO, DHL e gruppo Veronesi si sono incontrati con gli oltre 1.000 delegati del settore dei trasporti nella grande conferenza organizzata da A.L.I.S.-Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile dal titolo "Il rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile". Un parterre d'eccezione e numerosi relatori in grado di contribuire realmente alla crescita del nostro Paese. Tra le presenze più prestigiose il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Riccardo Nencini. Anche i Presidenti di numerose Autorità di Sistemi Portuali e i massimi vertici del Governo hanno, infatti, dato il loro contributo al dibattito su una grande sfida: lo sviluppo del Sud Italia. Guido Grimaldi, Presidente di A.L.I.S., ha aperto il confronto introducendo il grande tema del convegno, la ripresa delle aziende del Sud attraverso la sinergia dei trasporti. Sinergia che mira essenzialmente alla riduzione del costo logistico, attualmente troppo caro e quindi non competitivo a livello internazionale. "L'Italia non potrà crescere se non cresce il Mezzogiorno – ha dichiarato – perché il rilancio del meridione del nostro Paese favorirà non solo le aziende del Sud ma anche quelle del Nord Italia. Con lo sviluppo infrastrutturale e dei trasporti tutte le aziende della penisola potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento". Ha quindi proseguito: "Questo grande convegno ha come obiettivo quello di far sentire forte e chiara la nostra voce, voce di tante aziende che vogliono crescere e far crescere l'occupazione in Italia".

Tra i 25 relatori nella parte iniziale del convegno sono intervenuti Alberto Bertone, Presidente di Acqua Sant'Anna, Alberto Nobis, Amministratore Delegato di DHL Express Italia, Pierre Lahutte, Brand President di IVECO e Massimo Zanin, Amministratore Delegato di Feed – Gruppo Veronesi; il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, il Presidente di RINA S.p.A., Ugo Salerno, il Vice Presidente International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi hanno dato il loro autorevole contributo per la parte istituzionale, mentre la portualità è stata rappresentata da Pietro Spirito, Presidente di Adsp Mar Tirreno Centrale, Pino Musolino, Presidente Adsp Mar Adriatico Settentrionale, Stefano Corsini, Presidente Adsp Mar Tirreno Settentrionale, Ugo Patroni Griffi, Presidente Adsp Mar Adriatico Meridionale, Andrea Annunziata, Presidente Adsp Mar di Sicilia Orientale, Sergio Prete, Presidente Adsp Mar Ionio e Francesco Maria Di Majo, Presidente Adsp Mar Tirreno Centro Settentrionale. L'evento è stato moderato dall'autorevole Bruno Vespa.

La conferenza si è articolata in 3 sessioni. La prima, dall'impronta decisamente imprenditoriale, è stata dedicata a "L'evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile", la seconda, intitolata proprio il "Rilancio del Mezzogiorno", ha avuto una connotazione fortemente istituzionale. Il convegno si è concluso, nel pomeriggio, con Il Salotto dell'ALIS, nel quale sono stati affrontati temi legati al nuovo modo di fare sistema in ambito portuale.

- segue

“A.L.I.S. è realmente l'espressione di un'Italia in movimento – ha ricordato il Presidente dell'Associazione Logistica – Tutti insieme siamo una forza capace di dare risposte concrete al settore della logistica intermodale, espressione di un Paese che vuole promuovere lo sviluppo del trasporto combinato ecosostenibile”. A neanche un anno dalla sua costituzione A.L.I.S., conta più di 1.200 aziende associate, oltre alla partecipazione di Enti Istituzionali e di Autorità di Sistema Portuale. E centinaia di queste imprese hanno aderito solo negli ultimi mesi, credendo nei progetti e negli obiettivi dell'associazione. Attualmente rappresenta un totale di oltre 120.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di più di 80.000 mezzi con oltre 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare.

“Nel rappresentare le esigenze dell'intero settore dei trasporti e della logistica, abbiamo scelto di focalizzare l'attenzione sul Mezzogiorno – ha proseguito Guido Grimaldi – Perché è una priorità assoluta del nostro Paese applicare soluzioni logistiche intermodali realizzando collegamenti efficienti tra il nord e il sud Italia, attraverso l'intermodalità ferroviaria e quella marittima”.

Il riscatto del Mezzogiorno è infatti uno degli obiettivi macroeconomici che A.L.I.S. si pone sin dalla sua fondazione e che si sta impegnando a portare all'attenzione dei tavoli governativi. Oltre allo sviluppo del Sud Italia, le altre finalità che l'associazione ha fatto proprie sono la continuità territoriale con le grandi isole, l'internazionalizzazione del settore trasporti e la sostenibilità ambientale.

COMPANY PROFILE

Premessa

A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile nasce dalla volontà di promuovere il trasporto intermodale in Italia, facendone conoscere i vantaggi alle aziende italiane che operano nel settore dell'autotrasporto.

Per la sua stessa posizione geografica, l'Italia è infatti una vera e propria piattaforma logistica sul Mar Mediterraneo, con infinite potenzialità in termini di intermodalità: la nascita di nuove Autostrade del Mare ha consentito, negli ultimi anni, di alleggerire le strade italiane di un numero rilevante di mezzi che ora si spostano via mare tra il Sud e il Nord del Paese, con un notevole risparmio di emissioni di CO2 e di conseguenza importanti vantaggi in termini di sostenibilità ambientale.

A.L.I.S. è una forma di associazionismo innovativo che opera in un ambito di primaria importanza per l'economia del Paese: il settore della logistica incide infatti sul PIL per un 14%, quello portuale per un 2,6%, con un indotto di 160.000 imprese e 1 milione di addetti.

La nuova Associazione intende in prima istanza rilanciare a livello nazionale e internazionale le aziende italiane operanti nel settore dell'autotrasporto, contribuendo nel contempo a creare opportunità di lavoro per i giovani e ad interrompere in questo modo il fenomeno della fuga dei cervelli all'estero.

A.L.I.S. è dunque la nuova Associazione di categoria che mette a sistema tutti gli operatori del mondo dei trasporti: autotrasportatori anche monoveicolari, aziende armatoriali, aziende ferroviarie, terminali, agenzie e spedizionieri.

Chi siamo

A.L.I.S. – Associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile è nata a Roma il 17 ottobre 2016. I soci fondatori sono realtà di rilievo nel settore dei trasporti e della logistica: tra queste si annoverano compagnie di navigazione, società di autotrasporto e società di intermediazione.

Alla Presidenza dell'Associazione è stato eletto Guido Grimaldi. L'Associazione ha sede a Roma, al numero 157 di Via Rasella. A pochi mesi dalla sua fondazione A.L.I.S. è costituita da oltre 1.210 aziende associate, per un totale di oltre 125.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 80.000 mezzi con più di 2.700 collegamenti marittimi settimanali solo per le isole e più di 120 linee di Autostrade del Mare. Con oltre 30 info point regionali A.L.I.S. è inoltre presente in maniera capillare in tutta Italia.

Il successo dell'Associazione è ricollegabile in primo luogo ad una diffusa esigenza di rappresentatività di tutto il settore trasporti. A.L.I.S. si differenzia infatti dalle altre associazioni di categoria in quanto si pone come presenza concreta e come interlocutore privilegiato del Governo Italiano, presso cui intende far valere non le istanze generiche dell'associazionismo bensì quelle reali degli imprenditori.

Gli Obiettivi

Sono quattro gli obiettivi macroeconomici che A.L.I.S. si pone sin dalla sua fondazione e che intende portare all'attenzione dei tavoli governativi. Internazionalizzazione del settore trasporti

E' fondamentale migliorare la competitività dell'Italia sia su nuovi mercati sia nei confronti di concorrenti internazionali. In tal senso, le aziende operanti nell'autotrasporto, nel trasporto ferroviario e nel trasporto marittimo, nonché tutti gli operatori del sistema intermodale reclamano da tempo la possibilità di lavorare di più a livello internazionale, grazie al potenziamento dei corridoi intermodali europei che interessano l'Italia.

Continuità territoriale con le grandi isole

Garantire una vera continuità territoriale con la Sicilia e la Sardegna, senza contributi statali e grazie a flotte moderne e d'avanguardia, è una priorità per tutto il settore trasporti e per l'intero paese. Ad oggi gli associati A.L.I.S. garantiscono 2.700 collegamenti marittimi settimanali per le grandi isole, per un totale di oltre 500.000 collegamenti su base annua.

Riscatto del Mezzogiorno

La riduzione del gap esistente tra il Nord e il Sud del paese in termini logistici, economici e infrastrutturali, è una priorità assoluta per A.L.I.S. Il riscatto del Mezzogiorno favorirà infatti non solo le aziende del Sud Italia ma anche quelle del Nord, che – grazie allo sviluppo infrastrutturale e all'efficienza della logistica intermodale e sostenibile – potranno realmente ampliare i loro mercati di riferimento.

- segue

Sostenibilità ambientale

La riduzione dell'impatto ambientale provocato dal trasporto delle merci via terra, con il controllo delle emissioni di CO2 e di polveri sottili inquinanti, è una precisa direttiva dell'Unione Europea. Sulla base di questa istanza, A.L.I.S. è nata per rappresentare e promuovere l'intermodalità: la combinazione di diverse modalità di trasporto merci, dall'autotrasporto ai collegamenti ferroviari e marittimi, consente infatti un abbattimento delle emissioni di CO2 stimato tra il 40% e il 60% rispetto al trasporto effettuato esclusivamente su strada. Le aziende del settore che hanno scelto di associarsi ad A.L.I.S. dimostrano da tempo una spiccata sensibilità nei confronti delle tematiche ambientali e molte di loro hanno già ottenuto le classificazioni dall'Ente di Certificazione Internazionale R.I.N.A. per l'utilizzo di mezzi di trasporto progettati e realizzati per ridurre al minimo l'impatto ambientale.

A.L.I.S. in Europa

Sin dall'inizio della sua attività A.L.I.S. è entrata in pieno nella fase operativa, compiendo interventi concreti, a livello nazionale ma soprattutto internazionale. E' un forte segnale positivo la sua adesione al protocollo del Centro Servizi per il Mare, inaugurato recentemente a Bruxelles. Un accordo per promuovere gli interessi del settore marittimo presso la Ue e per avere un ruolo attivo in questo ambito: i partecipanti avranno modo di essere più vicini alle istituzioni europee ed avere un supporto concreto per interpretare le linee guida che saranno applicate in Italia.

A.L.I.S. Service

Per garantire agli associati un'ampia gamma di servizi a costi competitivi, è stata creata A.L.I.S. Service. La società di servizi, grazie a una serie di partnership, offre una serie di vantaggi e servizi per le aziende del settore trasporti, logistica e intermodalità:

- Oltre 30 network per un totale di 80.000 km di rete autostradale
- Tariffe competitive applicate dagli altri soci A.L.I.S., quali il 10% di sconto sul costo del passaggio marittimo per i mezzi
- Pedaggi autostradali con massimo sconto ministeriale
- Carte carburanti e carte servizi
- Rimborso IVA in 30 paesi e Tassa Accise
- Assicurazioni
- Consulenza legale, fiscale, finanziaria e logistica

Il Management

Presidente A.L.I.S. – Guido Grimaldi

Informazioni Marittime

Logistica, Alis a battesimo a Napoli



di Paolo Bosso

Battesimo politico per l'Associazione Logistica per l'Intermodalità Sostenibile - Alis. Di fronte a un parterre di viceministri, assessori, forze di polizia, governatori e imprenditori - circa un migliaio di persone -, l'associazione presieduta dall'armatore napoletano Guido Grimaldi, nata esattamente nove mesi fa e che oggi conta oltre 1,200 aziende associate provenienti per lo più dall'autotrasporto, ha tenuto lunedì il suo primo convegno a Napoli, alla stazione marittima. Un evento che si è posto come "Stati generali" della logistica, o per lo meno di una sua grossa fetta, moderato da Bruno Vespa.

Rappresentanza diretta Alis scavalca l'usuale rappresentanza, rompe gli schemi canonici dell'azionismo nel trasporto terrestre e marittimo ponendosi come interlocutore diretto del governo, portatore delle istanze degli autotrasportatori, dei porti e dei poli logistici. Lo fa in maniera spregiudicata, senza mediazioni, ponendosi come un'istituzione/committente che rappresenta gli stessi clienti. In questi termini, c'è chi ci vede un uso «padronale» della rappresentanza, come ha definito recentemente Alis il presidente dell'associazione «concorrente» Fai-Confrtrasporto, Paolo Uggè. Chi, al contrario, la fine delle rendite di posizione. «C'è troppa lentezza nelle decisioni, non solo nei ministeri ma anche nella rappresentatività. Con Alis portiamo al governo le istanze di una categoria che con l'intermodalità si impegna ad abbattere i costi logistici e di conseguenza quelli del prodotto al consumo», spiega Guido Grimaldi. Intanto nell'associazione non confluiscono soltanto autotrasportatori e imprenditori del settore ma anche i porti (Napoli, Salerno e Venezia) e gli interporti (Verona, Bologna, Parma e Livorno). A breve si aggiungerà anche l'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sicilia orientale (Catania e Augusta). «La logistica è gerarchica», afferma Pietro Spirito, presidente dell'Adsp del Tirreno centrale (Napoli e Salerno), «siamo il Paese dei mille cantoni. Gli Stati Uniti hanno tre porti strategici, da noi tre porti di una stessa regione si presentano in concorrenza agli imprenditori cinesi. Per legge dovremmo avere non più di 8 interporti: ne abbiamo 24 e l'Umbria ne sta progettando altri 3. Con la riforma dei porti e l'accorpamento delle authorities in 15 autorità di sistema abbiamo fatto un passo avanti». E a chi critica in Alis la presenza di istituti pubblici, risponde il vicepresidente dell'International Chamber of Shipping, Emanuele Grimaldi: «I porti sono associati perché sono anelli della logistica, quelli del cosiddetto ultimo miglio».

Ricorsi, ritardi, burocrazia La lentezza della burocrazia e i ricorsi negli appalti dei lavori pubblici sono stati due temi ritornati più volte nel corso del convegno di Alis. Solo nel 2015, dati del ministero dei Trasporti, un terzo dei ricorsi al Tar provengono dalle imprese arrivate seconde, terze e quarte nelle gare: 20 mila su un totale di 63 mila. Ma la riforma in cantiere del Codice degli appalti non contiene modifiche alle modalità di ricorso, «dobbiamo mantenere il diritto d'impresa», chiarisce il viceministro ai Trasporti Riccardi Nencini. «Abbiamo 70 associazioni ambientaliste rappresentative di interessi nazionali. 200 mila leggi, un miliardo di norme attuative e 100 soggetti che rappresentano l'intermodalità. Con questo comitatismo ogni realizzazione di un'opera, di un progetto di sviluppo, sarà sempre un calvario», afferma il governatore della Campania Vincenzo De Luca. Ma per il viceministro Nencini i ritardi risiedono «più che nell'alta burocrazia nelle rendite di posizione della politica. Quando abbiamo avviato l'accorpamento dei porti ci hanno chiamato in tanti tra sindaci e assessori per non abolire l'authority di turno». Dove risiede allora l'alleggerimento della burocrazia e la velocizzazione delle opere? «Nella riduzione delle Conferenze dei servizi e dei Consigli», risponde Nencini.

Attività marittima

INFRASTRUTTURE

Via al network logistico per il Sud

Raoul de Forcade > pagina 14

Infrastrutture. Presentati a Napoli strategie e obiettivi di Alis, che raggruppa 1.200 imprese

Network logistico per il Sud

Nencini: velocizzare gli appalti - Grimaldi: Paese più competitivo



Raoul de Forcade

Rilanciare il Mezzogiorno attraverso lo sviluppo di una logistica intermodale sostenibile. Impostata in modo da mettere insieme le necessità delle aziende e degli operatori. È l'obiettivo che si è data l'associazione Alis, presieduta da Guido Grimaldi (che ha creato, in tempi molto brevi, un corposo network di imprese), ed è anche il tema al centro della conferenza che la stessa associazione ha organizzato a Napoli, riunendo realtà imprenditoriali del Nord e del Sud, autorità di sistema portuale e istituzioni.

«Il rilancio del Mezzogiorno ha detto Guido Grimaldi, presidente di Alis - è uno dei punti fondamentali dei nostri obiettivi, sia a favore degli imprenditori del Sud che di quelli del Nord, i quali potranno, con una logistica più efficiente, spedire meglio le proprie

merci all'estero. In un momento difficile del settore trasportistico, dopo una crisi durata anni, puntiamo a metter insieme l'armatore, il l'autotrasportatore, la ferrovia e a creare dei collegamenti rete, favoriti anche dalla presenza, all'interno di Alis (che sta per Associazione logistica dell'intermodalità

LO SCENARIO

La priorità è lo sviluppo degli interventi per i sistemi intermodali e la promozione delle autostrade del mare

sostenibile, ndr) cinque interporti italiani, diverse Autorità di sistema portuale e due porti internazionali, quali Barcellona e Valencia. L'idea è di fare sistema, di creare un dialogo costruttivo per essere più competitivi per l'industria finale e per trasportare la merce a un prezzo più conveniente. Quattro sono i punti che ci stanno a

cuore: internazionalizzazione, rilancio del Mezzogiorno, continuità territoriale ed eco-sostenibilità, attraverso un costo emissioni più basso».

La logistica, ha sottolineato il viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Riccardo Nencini, che ha partecipato all'incontro, al quale hanno preso parte circa mille delegati del settore trasporti. «È una grande opportunità di sviluppo per la Campania e il Sud, il ministero ha un piano per la logistica, allegato al documento economico finanziario, che prevede investimenti imponenti nell'intermodalità e nella connettività in ferro e in gomma, soprattutto con i grandi porti italiani. Non possiamo giocare una partita nel Mediterraneo, dove siamo la piattaforma geografica importante, se non colmiamo questa lacuna che è molto ampia». Nencini ha poi ricordato che «applicando alla lettera il nuovo codice degli appalti si può tagliare il gap di velocità tra le opere pubbliche e l'iniziativa imprenditoriale privata». La compe-

I NUMERI CHIAVE

120mila

Gli addetti

Alis (associazione logistica dell'intermodalità sostenibile) conta più di 1.200 imprese associate alle quali si aggiungono enti istituzionali e autorità di sistema portuale. Rapè rappresenta un totale di oltre 120mila unità di forza lavoro e un parco veicolare di 80mila mezzi circa con oltre 2.700 collegamenti settimanali solo per le isole e 120 linee di autostrade del mare

21

Competitività

L'Italia è indietro quanto a *transit time* delle navi in porto. Secondo la World Bank, siamo al 21° posto, contro il primo posto della Germania e il quarto dell'Olanda

titività della logistica, ha aggiunto Ugo Salerno, ad del gruppo Rina, «è quella che può fare la differenza, ad esempio riguardo alla capacità delle aziende del Sud di competere nel momento in cui i loro prodotti devono essere indirizzati al Nord». Questo risultato, prosegue, «si può raggiungere migliorando, oltre alle infrastrutture, anche i processi. Ad esempio, sui *transit time* delle navi in banchina noi italiani siamo piuttosto scarsi: secondo la World Bank, siamo al 21° posto contro la posizione numero 1 della Germania e 4 dell'Olanda. Possiamo migliorarci con l'utilizzo della tecnologia 4.0, con i sensori che si parlano in rete. Le navi in arrivo in un porto possono essere già pronte alle operazioni senza alcuna procedura ulteriore, perché tutto è già stato fatto informaticamente prima dell'ormeggio, incluso il riconoscimento delle merci, delle quali, grazie ai sensori, si conoscerà tutta la storia. Lo stesso discorso vale per le merci che arrivano in porto».

G. NENCINI/AGF, R. SALERNO/AGF

LA BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI INTERESSATA AL BUSINESS DELLA LOGISTICA

Bei finanzia trasporti sostenibili

Tra le operazioni sostenute spicca l'acquisto di 6 navi a limitato impatto ambientale da parte di Grimaldi

DI NICOLA CAPUZZO

La nuova frontiera del business nel mondo dei trasporti e della logistica delle merci è la sostenibilità ambientale. Internodalità, riduzione delle emissioni ed energie rinnovabili sono i requisiti fondamentali per chi oggi vuole lavorare con le grandi imprese, accedere ai progetti di co-finanziamento comunitari e ottenere credito a buon prezzo. Lo ha confermato ieri la Banca Europea per gli Investimenti, intervenuta al convegno della neonata Associazione Logistica dell'Internodalità Sostenibile (Alis). «Ogni anno finanziamo progetti nei porti per circa 2,5 miliardi di euro su un totale di 5,5 miliardi erogati in totale all'Italia», ha sottolineato Jacopo Lensi (Bei). «Alla Bei i progetti che hanno l'obiettivo di ridurre le emissioni piacciono moltissimo: finanziamo fino al 50% dell'investimento, su orizzonti temporali lunghi (20-30 anni, ndr) e con un pricing competitivo (Euribor più

70 punti base, ndr), nel caso ad esempio di una compagnia di navigazione che opera navi in giro per il mondo».

Il riferimento è al Gruppo Grimaldi di Napoli, che è il promotore di questa nuova associazione di categoria e che entro pochi mesi ordinerà in Asia sei nuove navi ro-ro (più altre quattro in opzione) con capacità di trasportare circa 500 camion. «Questo nuovo progetto di navi significa un raddoppio di produttività nel trasporto via mare di carichi rotabili a parità di costi e di emissioni», ha fatto notare Emanuele Grimaldi, svelando che a bordo delle prossime costruzioni troveranno spazio nuove tecnologie (tra cui batterie al litio) per ridurre l'impatto ambientale delle navi.

Alis nel giro di un anno ha saputo stravolgere gli equilibri dell'associazionismo italiano in materia di trasporti e logistica proponendosi come un nuovo strumento di rappresentanza politica ed economica nel quale trovano spazio diverse modalità di trasporto (stradale, ferroviaria

e marittima) oltre che rappresentanti di infrastrutture (porti, retroporti, interporti). «Alis esce dagli schemi dell'associazione tradizionale e oggi vanta circa 1.200 aziende associate, rappresenta oltre 125 mila dipendenti, oltre 80 mila camion e 120 linee di autostrade del mare», ha detto Guido Grimaldi, presidente dell'associazione. Alis, dopo una prima fase di raccolta di nuove adesioni, è pronta a compiere un altro passo in avanti sedendosi al tavolo dell'autotrasporto che regolarmente si confronta con i decisori politici. «Per accedere a questo tavolo era necessario che ci costituissero sotto forma di confederazione e lo abbiamo appena fatto», ha aggiunto Grimaldi. «Così è nata Confalis e fra pochi giorni chiederemo di essere convocati al tavolo per portare le nostre istanze. L'interesse di tutta la logistica italiana a fare sistema per rendere più competitive le aziende italiane e per permettere alla popolazione di acquistare merci a prezzi migliori».

Fra i nuovi progetti in tema di sostenibilità presentati in occasione del convegno, oltre alla nuova serie di navi di Grimaldi c'erano i mezzi stradali di Iveco alimentati a gas naturale liquefatto, una manifestazione d'interesse avviata dal porto di Napoli per la realizzazione di un deposito di Gnl e anche lo spostamento dal trasporto stradale a quello marittimo delle merci che il Gruppo Veronesi trasferisce dalla provincia di Verona al proprio stabilimento in Puglia o dei prodotti che Acqua Sant'Anna spedisce in meno di 24 ore da Vinadio (Cuneo) al bacino regionale siciliano. Che ora renda i trasporti combinati appetibili lo spiega Emanuele Grimaldi dell'omonima compagnia di navigazione: «Oggi trasportare un camion da Salerno a Valencia costa il 50% in meno rispetto all'alternativa del trasporto tutto-strada». (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su www.milanofinanza.it/bel



Guido Grimaldi

BONUS IN GAZZETTA UFFICIALE. LAHUTTE (IVECO): «I PORTI PENSINO ALLE STAZIONI DI GNL»

Autotrasporto, gli incentivi sono legge

Guido Grimaldi (presidente Alis): «Ora è il momento di far sentire la voce della logistica»

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

NAPOLI. Il ferrobonus è in Gazzetta ufficiale e uscirà a giorni, seguirà a ruota il marebonus mentre all'inizio del prossimo anno i ministeri dei Trasporti di Italia, Francia, Spagna e Portogallo presenteranno alla Commissione europea il progetto di marebonus Ue, con l'obiettivo di inserirlo nella programmazione economica 2021-2028.

Tre incentivi all'autotrasporto annunciati da Francesco Benevolo, presidente di Rete Autostrade del Mare (Ram, la società del governo per lo sviluppo delle autostrade del mare) ieri a Napoli davanti alla platea del primo evento organizzato dall'Alis, l'associazione logistica per lo sviluppo dell'intermodalità sostenibile. Si tratta di incentivi attesi da tempo dagli autotrasportatori, che dovranno essere richiesti, gestiti, applicati da una miriade di piccole imprese che da sole non hanno tempo e forze per fare questo: sarà invece il pane quotidiano di questa associazione fortemente voluta da Emanuele e Guido Grimaldi, che in nove mesi ha raccolto 1.200

tessere, buona parte tra i clienti autotrasportatori degli armatori napoletani, e nella quale però stanno confluendo Autorità di sistema portuale, interporti, ma anche gli stessi caricatori o aziende che sono insieme caricatori e fornitori industriali della catena logistica (è il caso del marchio Iveco del gruppo Cnh Industrial).

L'idea, ribadita da Grimaldi di fronte alle 1.700 persone presenti ieri alla Stazione Marittima, è proprio quella di dare corpo a un'associazione trasversale - che metta insieme tutti gli attori della catena logistica - fornendo servizi (dalle carte carburanti all'ufficio legale) ma lavorando anche agli obiettivi strategici riassunti ieri: la riduzione del traffico su gomma, ma non a danno degli autotrasportatori, e l'aumento della competitività dell'Italia meridionale grazie a un sistema di trasporti più efficiente.

«L'Italia non potrà crescere se non cresce il Mezzogiorno» dice Guido Grimaldi, presidente dell'Alis - perché il rilancio del meridione favorirà non solo le aziende del Sud ma anche quelle del Nord Italia. Con lo sviluppo infrastrutturale e dei trasporti tutte le aziende della penisola potranno realmente ampliare i

loro mercati di riferimento. E questo incontro ha come obiettivo quello di far sentire la nostra voce, voce di tante aziende che vogliono crescere e far crescere l'occupazione in Italia».

Grimaldi ha sottolineato la crisi del mondo associativo, quanto mai evidente nel settore dei trasporti dove ogni segmento ha una propria rappresentanza, o più rappresentanze in conflitto tra loro. Un'associazione trasversale permetterebbe invece un pressing su temi cari alle imprese ma spinosi per politica e amministrazioni: è il caso delle stazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto nei porti italiani, sollecitate da Pierre Lahutte, Brand President di Iveco: «Abbiamo già venduto oltre 1.000 motrici a Gnl - spiega - e pensiamo che questo sarà il carburante del futuro. C'è un interesse da parte dei grandi caricatori, penso a Nestlé, Carrefour, Ikea a ridurre la loro impronta ambientale, e sono proprio questi i soggetti che chiedono una catena logistica a impatto ambientale limitato». Le opportunità ci sono, ma alla casa comune dei trasporti servono ancora diversi mattoni.

www.themediteclograph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Assente il ministro Delrio **Industriali e commercio, il conflitto** **tra armatori verso la polarizzazione**

... NAPOLI. La prima uscita pubblica dell'Alis ha avuto successo in termini di partecipazione visto che era presente la crema del mondo del trasporto italiano (vedi la nota su www.themeditelegraph.com). Tuttavia è stata notata l'assenza del ministro Graziano Delrio, pare poco felice della crisi dell'associazionismo attraversata dal settore dei trasporti, armatori in primis. Al suo posto c'era il vice-ministro Nencini, mordi e fuggi dopo aver parlato delle opportunità del codice appalti. Se, come sembra, gli armatori ribelli oltre a una Confitarma 2 vogliono fare anche un'Alis 2 entrambe legate al mondo di Confcommercio, sarà ancora più evidente la frattura originata dal dissidio tra i big Grimaldi e Aponte. «Se qualcuno vorrà sfidarci - dice Guido Grimaldi - si troverà di fronte un colosso, anche se oggi non dovrebbe essere il giorno delle polemiche».

CONFERENZA ALIS

Italia in movimento Adesso il traffico delle merci guarda il futuro

Pasquale Napolitano

Napoli Rimettere l'Italia in movimento partendo dal Sud con un patto tra imprese, autotrasportatori e istituzioni: è la sfida lanciata da Alis, l'associazione di logistica intermodale sostenibile, che a un anno dalla nascita conta già ben 1200 aziende operanti nel settore del traffico merci.

Il consorzio ha riunito, nella giornata di ieri, alla stazione marittima di Napoli, mille delegati del settore dei trasporti in occasione della conferenza dal titolo «Il rilancio del Mezzogiorno attraverso la logistica intermodale sostenibile». La *mission* è quella di dotarsi nel più breve tempo possibile di un piano integrato per il trasporto. La conferenza si è articolata in tre sessioni.

La prima, dall'impronta decisamente imprenditoriale, è stata dedicata all'«evoluzione del trasporto e della logistica attraverso la modalità sostenibile». La seconda, intitolata proprio il «Rilancio del Mezzogiorno», ha avuto una connotazione fortemente istituzionale.

Il convegno si è concluso con il Salotto dell'Alis, nel quale sono stati affrontati temi legati al nuovo modo di fare sistema in ambito portuale. «Il rilancio del Mezzogiorno è uno dei punti fondamentali per i nostri obiettivi e questo va a favore degli imprenditori del Sud ma anche di quelli del Nord che potranno con una logistica più efficiente spedire le proprie merci», ha dichiarato il presidente di Alis Guido Grimaldi aprendo i lavori alla stazione



RELATORE
ViceMinistro alle
Infrastrutture
Riccardo Nencini

marittima di Napoli». Quindi c'è un vantaggio per i consumatori meridionali di poter comprare a un prezzo più competitivo così come per le aziende di poter esportare verso mercati esteri a un prezzo più competitivo. Oltre a questo un punto cruciale è la forte imprenditoria che c'è al Sud. Possiamo dare un contributo alla città di Napoli creando un indotto e una sana imprenditoria. Tra le priorità, evidenziate nel corso della conferenza programmatica, sono emerse il potenziamento delle due direttrici Bari-Venezia e Genova-Salerno e la semplificazione delle procedure amministrative. Tra i relatori, invitati a rispondere alle sollecitazioni delle imprese, l'ex ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, l'attuale vice-ministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini e il governatore della Campania Vincenzo De Luca. «La logistica», spiega il vice di Delrio, «è una grande opportunità di sviluppo per la Campania e il Sud, il ministero ha un piano per la logistica allegato al documento economico e finanziario e prevede investimenti imponenti nell'intermodalità e nella connettività in ferro e in gomma soprattutto con i grandi porti italiani».

Investimenti che però spesso si scontrano con la lunghezza dei tempi della pubblica amministrazione.

Merci, con le vie del mare si risparmia anche la metà

L'associazione Alis raduna alla Stazione marittima 2.000 imprenditori da tutt' Italia.

Obiettivo: intermodalità, logistica e rilancio del Sud

TIZIANA COZZI ROBERTO FUCCILLO

DUEMILA imprenditori, da tutta Italia, a gridare che «il trasporto è il mercato del futuro», che integrarsi è bene, l'intermodalità è la chiave dello sviluppo e anche il Sud può ripartire da qui. Il tutto avviene a Napoli, dove un convegno moderato da Bruno Vespa celebra la nascita di Alis, associazione che vuol mettere insieme armatori, autotrasportatori, spedizionieri, imprese. «Tutti quelli che non hanno avuto risposte soddisfacenti dall' associazionismo tipico delle federazioni hanno risposto al nostro appello». Così parla Emanuele Grimaldi, patron del gruppo omonimo che con le vie del mare gioca un ruolo preminente nell'intermodalità. È la specificità di Alis, che punta al dialogo diretto con le imprese piuttosto che con le loro federazioni di categoria. A sua volta il figlio Guido, presidente di Alis, spiega che «abbiamo 1.200 aziende, di cui 800 arrivate nell'ultime semestre, 80mila camion, 125mila addetti che arrivano a oltre un milione con l'indotto. È un esercito che deve collaborare per ridurre i costi della logistica: anche al Sud i prodotti potrebbero costare meno».

Un teorema che viene declinato in vari modi dai convenuti.

Alberto Bertone, presidente di Acqua Sant'Anna, spiega che «il Sud ci interessa» e che dalla sua Cuneo «oggi arriviamo in Sicilia in un giorno grazie ai viaggi in nave e ai magazzini viaggianti condivisi con altri produttori. In Campania siamo la quarta azienda come quota supermercati e arriviamo via treno o via nave a Salerno facendo primo e ultimo miglio con i camion». Alberto Nobili, amministratore delegato di Dhl Express Italia, rende noto che «abbiamo aperto un gate a Capodichino e del 2013 a oggi i volumi sono raddoppiati, da 7 a 12 tonnellate di materiali che partono ogni giorno per tutto il mondo».

Massimo Zanin, amministratore delegato di Feed - Gruppo Aia, svela che «l'anno scorso abbiamo spostato dalla gomma a treni e navi un milione di tonnellate e così abbiamo ridotto le emissioni di anidride carbonica di 20 milioni di chilogrammi».

Si adegua al credo della intermodalità anche Pierre Lahutte, brand president di Iveco: «Le navi abbassano i costi e aumentano la competitività. Ma al Sud servono più "terminal energy" specie per il rifornimento di gas liquido per i camion».

- segue

È un progetto su cui Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità portuale** del Tirreno centrale, sta per lanciare una manifestazione di interesse per un deposito a Napoli, mentre stanno per essere bandite le gare per il collegamento ferroviario agli interporti di Nola e di Marcianise.

Un esempio finale lo fornisce Grimaldi senior: «Sulle rotte Venezia- Bari e Genova-**Palermo** si riesce ad abbattere i costi. Un viaggio su strada costa 1.500 euro e con una nave siamo invece al di sotto delle 15 ore di percorrenza. Il Rina (Registro navale, ndr) stima un risparmio nell' ordine del 40-60 per cento». E la novità sono sei navi che il suo gruppo sta per mettere in cantiere, con una capacità di trasporto che raddoppia fino a 500 camion, con stessi consumi e con emissioni ridotte quasi a zero: a fine luglio la gara, a settembre i contratti.

Capitolo a parte le istituzioni, cruciali per le infrastrutture.

L' ex ministro Maurizio Lupi interviene per ricordare il suo sblocco dei 4,5 miliardi per l' alta capacità ferroviaria sulla Napoli- Bari e loda il successivo decreto Sblocca Italia. L' intervento del presidente della Regione Vincenzo De Luca torna a battere sul tasto della «palude burocratica» e dei dirigenti che non firmano nulla per paura di essere indagati. Ma Riccardo Nencini, sottosegretario ai Trasporti presente in luogo del ministro Graziano Delrio, va in contropiede: «Gli alti dirigenti sono anche ben pagati per decidere».

Poi Nencini loda anche «la buona svolta data dal codice degli appalti, che ha previsto l' obbligo di progetti esecutivi». Ma soprattutto il tema degli interporti trascina Nencini sul terreno dei porti, la riforma più fresca del governo. «Bisogna ridurre i tempi di transito nei porti - reclama Ugo Salerno, amministratore delegato di Rina - poi ridurre anche le procedure, cosa che sta avvenendo grazie al progresso delle tecnologie». Ma per far questo occorre anche razionalizzare. «Avevamo 24 autorità **portuali** - ricorda Spirito - ora siamo scesi a 15, ma tutti gli Stati Uniti di porti strategici ne hanno tre». Nencini coglie l' assist: «Quando abbiamo ridotto le autorità da 24 a 15 siamo stati investiti da pressioni trasversali.

Chiamava tutto il mondo: sindaci, Camere di commercio, banche, industrie. Forse anche la società, oltre che le istituzioni, deve decidere davvero di spingere tutti nella stessa direzione».

Spirito: "Pronta la manifestazione d' interesse per un deposito di gas al porto" ©RIPRODUZIONE RISERVATA Protagonisti Emanuele e Guido Grimaldi. Per il gruppo in arrivo sei navi nuove da 500 camion ESPERTI Da sinistra: Guido Grimaldi, Nencini, Vespa, Vincenzo De Luca, Emanuele Grimaldi, Ugo Salerno e Pietro Spirito FOTO: © RICCARDO SIANO.

Infrastrutture. Presentati a Napoli strategie e obiettivi di Alis, che raggruppa 1.200 imprese

Network logistico per il Sud

Nencini: velocizzare gli appalti - Grimaldi: Paese più competitivo

Rilanciare il Mezzogiorno attraverso lo sviluppo di una logistica intermodale sostenibile, impostata in modo da mettere insieme le necessità delle aziende e degli operatori. È l'obiettivo che si è data l'associazione Alis, presieduta da Guido Grimaldi (che ha creato, in tempi molto brevi, un corposo network di imprese), ed è anche il tema al centro della conferenza che la stessa associazione ha organizzato a Napoli, riunendo realtà imprenditoriali del Nord e del Sud, autorità di sistema portuale e istituzioni.

«Il rilancio del Mezzogiorno - ha detto Guido Grimaldi, presidente di Alis - è uno dei punti fondamentali dei nostri obiettivi, sia a favore degli imprenditori del Sud che di quelli del Nord, i quali potranno, con una logistica più efficiente, spedire meglio le proprie merci all'estero. In un momento difficile del settore trasportistico, dopo una crisi durata anni, puntiamo a metter insieme l'armatore, il l'autotrasportatore, la ferrovia e a creare dei collegamenti-rete, favoriti anche dalla presenza, all'interno di Alis (che sta per Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, ndr) cinque interporti italiani, diverse Autorità di sistema portuale e due porti internazionali, quali Barcellona e Valencia. L'idea è di fare sistema, di creare un dialogo costruttivo per essere più competitivi per l'industria finale e per trasportare la merce a un prezzo più conveniente. Quattro sono i punti che ci stanno a cuore: internazionalizzazione, rilancio del Mezzogiorno, continuità territoriale ed eco-sostenibilità, attraverso un costo emissioni più basso».

La logistica, ha sottolineato il viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Riccardo Nencini, che ha partecipato all'incontro, al quale hanno preso parte circa mille delegati del settore trasporti, «è una grande opportunità di sviluppo per la Campania e il Sud, e il ministero ha un piano per la logistica, allegato al documento economico e finanziario, che prevede investimenti imponenti nell'intermodalità e nella connettività in ferro e in gomma, soprattutto con i grandi porti italiani. Non possiamo giocare una partita nel Mediterraneo, dove siamo la piattaforma geografica importante, se non colmiamo questa lacuna che è molto ampia». Nencini ha poi ricordato che «applicando alla lettera il nuovo codice degli appalti si può tagliare il gap di velocità tra le opere pubbliche e l'iniziativa imprenditoriale privata». La competitività della logistica, ha aggiunto Ugo Salerno, ad del gruppo Rina, «è quella che può fare la differenza, ad esempio riguardo alla capacità delle aziende del Sud di competere nel momento in cui

-segue

i loro prodotti devono essere indirizzati al Nord». Questo risultato, prosegue, «si può raggiungere migliorando, oltre alle infrastrutture, anche i processi. Ad esempio, sui transit time delle navi in banchina noi italiani siamo piuttosto scarsi: secondo la World Bank, siamo al 21° posto contro la posizione numero 1 della Germania e 4 dell' Olanda. Possiamo migliorare con l' utilizzo della tecnologia 4.0, con i sensori che si parlano in rete.

Le navi in arrivo in un porto possono essere già pronte alle operazioni senza alcuna procedura ulteriore, perché tutto è già stato fatto informaticamente prima dell' ormeggio, incluso il riconoscimento delle merci, delle quali, grazie ai sensori, si conoscerà tutta la storia. Lo stesso discorso vale per le merci che arrivano in porto».

Raoul de Forcade

I NUMERI CHIAVE

120mila Gli addetti Alis (associazione logistica dell' intermodalità sostenibile) conta più di 1.200 imprese associate alle quale si aggiungono enti istituzionali e autorità di sistema portuale.

Rapèpresenta un totale di oltre 120mila unità di forza lavoro e un parco veicolare di 80mila mezzi circa con oltre 2.700 collegamenti settimanali solo per le isole e 120 linee di autostrade del mare 21 Competitività L' Italia è indietro quanto a transit time delle navi in porto.

Secondo la World Bank, siamo al 21° posto, contro il primo posto della Germania e il quarto dell' Olanda.

Assente il ministro Delrio

Industriali e commercio, il conflitto tra armatori verso la polarizzazione

NAPOLI. La prima uscita pubblica dell' Alis ha avuto successo in termini di partecipazione visto che era presente la crema del mondo del trasporto italiano (vedi la nota su www.themeditelegraph.com). Tuttavia è stata notata l' assenza del ministro Graziano Delrio, pare poco felice della crisi dell' associazionismo attraversata dal settore dei trasporti, armatori in primis. Al suo posto c' era il vice -ministro Nencini, mordi e fuggi dopo aver parlato delle opportunità del codice appalti. Se, come sembra, gli armatori ribelli oltre a una Confitarma 2 vogliono fare anche un' Alis 2 entrambe legate al mondo di Confcommercio, sarà ancora più evidente la frattura originata dal dissidio tra i big Grimaldi e Aponte. «Se qualcuno vorrà sfidarci - dice Guido Grimaldi - si troverà di fronte un colosso, anche se oggi non dovrebbe essere il giorno delle polemiche».

Migranti, centrodestra unito per dire no all'hotspot

in tanti all'arena Pincio per ribadire la contrarietà alla proposta del Governo di utilizzare il porto di Civitavecchia. Diversi i rappresentanti regionali e nazionali intervenuti



CIVITAVECCHIA - Centrodestra unito e contrarietà ad una accoglienza proposta in questi termini. da qui si è partiti oggi pomeriggio, all'arena Pincio, nel corso dell'assemblea pubblica organizzata da Alternativa Popolare, Cuori Italiani, Forza Civitavecchia, Forza Italia, Fratelli d'Italia-AN, La Svolta e Noi con Salvini.

Una scelta scellerata, uno scempio: questo il comune denominatore alla base dei vari interventi, riferendosi alla volontà del ministero di realizzare un hotspot alla banchina 28 del porto "rovinando venti anni di sviluppo del porto - ha spiegato il capogruppo della Svolta Massimiliano Grasso - con un intervento che poco ha a che fare con l'accoglienza, sbattendo persone su una striscia di asfalto all'ingresso del porto. Finto perbenismo ed ipocrisia di una certa sinistra, quando si parla di razzismo".

Davanti ad una numerosa platea, con una nutrita rappresentanza anche di CasaPound da Roma, alla presenza di rappresentanti regionali e nazionali dei diversi partiti e movimenti, tra cui Alessandra Mussolini, Antonello Aurigemma, Barbara Saltamartini, Francesco Zicchieri, Vincenzo Piso, Roberta Angelilli, Nunzia De Girolamo, oltre ai rappresentanti dei comuni del comprensorio.

"Non si può rispondere ad un dramma con un altro dramma" ha aggiunto il consigliere di Alternativa popolare Sandro De Paolis, al quale hanno fatto eco i rappresentanti locali di Forza Italia. "Pensare una struttura del genere al porto di Civitavecchia - hanno sottolineato il coordinatore Roberto D'Ottavio ed i vice Emanuela Mari e Giancarlo Frascarelli - è assurdo. Come pazzo era l'idea di Cozzolino di acconsentire, lo scorso anno, alla riqualificazione della De Carolis per ospitare un hub per migranti. Non è questione politica, ma cittadina".

"Civitavecchia ha dato - ha tuonato Simona Galizia di Cuori Italiani - abbiamo qui una petizione popolare per dire no. E non ci fermeremo qui, pronti ad incatenarci fuori alla Prefettura. Questa non è la battaglia del centrodestra ma della città". E se Dimitri Vitali di Fratelli d'Italia-An ha ribadito l'importanza dell'unità del centrodestra, è stato il coordinatore regionale di Noi con Salvini Francesco Zicchieri a sottolineare come sia necessario rispondere prima alle esigenze dei cittadini di Civitavecchia.

"Perché Cozzolino non fa un referendum? - ha chiesto l'europarlamentare del Ppe Alessandra Mussolini - non è solo questione di Civitavecchia: è l'Italia intera ad essere diventata l'hotspot dell'Europa". Con la deputata di NcS Barbara Saltamartini che ha già presentato una informativa per chiedere al ministro Minniti "di dire che a Civitavecchia - ha aggiunto - non ci saranno sbarchi". Sulla stessa linea Roberta Angelilli di Cuori Italiani. In chiusura gli interventi di Gianni Moscherini, responsabile nazionale dei porti di Forza Italia, e dell'onorevole azzurra Nunzia De Girolamo. Poi i tantissimi presenti si sono spostati a viale Garibaldi ad attendere l'arrivo di Matteo Salvini.

Immigrati, centinaia in piazza a Civitavecchia contro gli sbarchi

Viale Garibaldi blindato stasera in attesa dell'arrivo di Matteo Salvini arrivato in città poco prima delle 22



CIVITAVECCHIA - Civitavecchia divisa per l'arrivo di Matteo Salvini. Un viale Garibaldi blindato con Polizia in assetto anti sommossa.

A sinistra, lato mare, un gruppo di contestatori contrari al leader della Lega, guidato dalla Compagnia portuale e da Enrico Luciani; a destra, invece, centinaia di sostenitori di "Noi con Salvini" e gli esponenti del centrodestra locale. In mezzo la Polizia schierata.

Fischi e cori, mentre alle 21,30 si attende ancora l'arrivo del numero uno del carroccio. In piazza in centinaia sono intervenuti per dire no agli arrivi in porto.

La strada divide i nutriti gruppi di manifestanti, con scontri che fortunatamente fino ad ora sono rimasti solo verbali.

Poco prima delle 22 è arrivato Matteo Salvini

L' appello delle associazioni per impedire l' attracco al porto

«Fermate la nave C-Star del gruppo razzista e xenofobo»

La rete di oltre 20 associazioni antirazziste - primi firmatari la Rete Antirazzista Catanese, Comitato NoMuos/NoSigonella, Catania Bene Comune, Usb, Città Felice, La RagnaTela, Cobas Scuola, Red Militant, Prc, Pci, Arci, Comunità di Sant' Egidio - ha chiesto alle istituzioni di impedire l' attracco al porto della nave C-Star, battente bandiera dello stato africano di Gibuti e «noleggiata dal gruppo dichiaratamente razzista e xenofobo "Generazione Identitaria" per respingere, attraverso azioni paramilitari, i migranti che tentano di attraversare il mar Mediterraneo, intralciando così i preziosi salvataggi delle Ong delle navi umanitarie, sempre più criminalizzate». La nave dovrebbe fare sosta per le provviste necessarie alla «missione». La lettera aperta è indirizzata al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, al presidente della Regione Sicilia, alla prefetta, al questore, al presidente dell' autorità portuale, al comandante della Capitaneria di Porto e al Sindaco. «Sarebbe assai grave - scrivono - che si concedesse l' attracco e l' utilizzo delle infrastrutture pubbliche a organizzazioni che hanno l' intento di compiere azioni paramilitari nel mar Mediterraneo, intercettando imbarcazioni di migranti e arrogandosi il diritto di intervenire consegnando i naufraghi alla guardia costiera libica e violando di fatto l' obbligo di legge che vuole l' accompagnamento verso il porto più sicuro, che non è certo quello libico». Intanto la nave, che avrebbe dovuto attraccare al porto di Catania oggi, è stata bloccata a Suez.

Il sindaco di Sinagra smentisce il collega di Castell'Umberto

«Non c'è alcuna manifestazione»

Salvatore Calà Castell'Umberto «Né sindaci, né cittadini stanno protestando davanti all'hotel», a dirlo Nino Musca, il sindaco di Sinagra, comune nel cui territorio si trova l'albergo con i 50 migranti. «Sono entrato nella struttura e ho incontrato i migranti: sono giovani tra i 20 e i 30 anni.

Sabato sera, i ragazzi di un'associazione hanno affisso davanti all'albergo bandiere della pace e striscioni di benvenuto per i migranti». Musca, di fatto, smentisce il collega di Castell'Umberto Enzo Lionetto, che aveva parlato del presidio che andava avanti.

La spinosa questione verrà trattata giovedì a mezzogiorno dopo la convocazione dei 45 sindaci dell'area nebroidea da parte del prefetto Francesca Ferrandino, per l'esame delle criticità e dei progetti connessi alla presenza di cittadini stranieri.

Intanto, il primo cittadino di Ficarra Gaetano Artale fa sapere che l'amministrazione Comunale, sente il dovere di confrontarsi con la cittadinanza sullo scottante tema. Se ne parlerà nel Consiglio Comunale convocato per domani alle 19,30. A Torrenova, invece, la pubblica assise si terrà, sempre domani, ma alle 19. I primi cittadini si dicono disponibili a rispettare l'accordo sottoscritto tramite Anci e nell'incontro con il Prefetto parleranno degli Sprar, ma chiederanno di essere coinvolti nella rete di accoglienza.

Tutto ciò mentre a Catania monta la protesta per l'arrivo della nave "nera" che girerà nel Mediterraneo per impedire i salvataggi dei profughi da parte delle imbarcazioni delle ong. Alcune associazioni hanno chiesto al ministro dei Trasporti di «impedire alla nave C-Star di "Generazione Identitaria" l'utilizzo delle infrastrutture portuali». Si tratta di una nave noleggiata da un movimento che si definisce apartitico ma con l'obiettivo di impedire gli sbarchi dei migranti in Europa e il nome scelto della campagna in mare è appunto "Defend Europe".

IL CASO. «Sono xenofobi, non devono attraccare»

Una nave «ronda» anti profughi Scoppia la protesta a Catania

I militari della Guardia di finanza hanno intercettato ieri a dieci miglia da Portopalo, nel siracusano, una barca a vela con 50 migranti. Gli stranieri, che sarebbero di nazionalità afghana, siriana e irachena, sono stati soccorsi dalle motovedette per via delle pessime condizioni meteo che hanno reso pericolosa la traversata. Il personale del Gruppo interforze ha individuato a bordo del natante due russi, indicati come i possibili scafisti. Le indagini sono concentrate su un'organizzazione internazionale con base operativa nell' Europa dell' Est. In Russia, così come in Ucraina, sarebbe il quartier generale di questa gang, che avrebbe importanti OOO Il caso della nave «nera» che girer à nel Mediterraneo per impedire i salvataggi dei profughi da parte delle imbarcazioni delle ong scuote le associazioni che si occupano di accoglienza e diritti umani. È di ieri la protesta a Catania, corredata da una specifica richiesta al ministro dei Trasporti, per «impedire alla nave C -Star di «Generazione Identitaria l' utilizzo delle infrastrutture portuali», prevista per oggi. Si tratta di una nave noleggiata da un movimento che si definisce apartitico ma utilizza toni che ricordano quelli dell' estrema destra. Il loro obiettivo è impedire gli sbarchi dei migranti in Europa e il nome scelto della campagna in mare è appunto «Defend Europe». «Ci prefiggiamo di combattere l' immigrazione massiva e i dogmi del multiculturalismo e dell' integrazione» ripete nelle interviste rilanciate dai loro blog il leader del movimento Lorenzo Fiato. E ora c' è chi vuole fermare loro. Una serie di associazioni chiede di non far attraccare al porto di Catania, dove il gruppo estremista dichiaratamente razzista e xenofobo è diretto. Per le associazioni «la sosta nel porto di Catania sarebbe funzionale all' imbarco delle provviste necessarie alla «missione e all' imbarco di volontari arruolati nell' operazione paramilitare». «Sarebbe infatti assai grave - affermano le associazioni che si concedesse l' utilizzo delle infrastrutture pubbliche a organizzazioni che si arrogano il diritto di consegnare i naufraghi alla guardia costiera libica violando la legge». Mattarella ed il Mar Mediterraneo viduare una strategia sull' emergenza migranti interseca la necessità di evitare tragedie in mare, tema su cui è tornato con forza il Capo dello Stato Sergio Mattarella. «Il Mediterraneo - ha detto - da luogo di scambi cultura e commercio, di esperienze e di costumi, in questo periodo» è diventato «un luogo di sofferenze,

- segue

di traffici disumani, spesso di morte. Occorre far prevalere e riaffermare in pieno il carattere di legame e di civiltà come il Mediterraneo è stato prevalentemente nei secoli».

Le Ong e l'allarme dell'Unicef Proprio sui salvataggi in mare qualcosa cambierà con il nuovo codice di condotta per le Ong, che ha ormai il benestare della Ue. Le organizzazioni umanitarie saranno convocate a breve e dovranno decidere se sottoscrivere il protocollo, ma la loro prima reazione è negativa. Quel codice mette «molte vite a rischio», soprattutto «vite di bambini», sostiene l'Unicef in un comunicato diffuso a New York e Ginevra. «Se fosse attuato ci sarebbero meno navi disponibili nell'area di ricerca e soccorso e questo potrebbe condannare le persone in pericolo nel Mediterraneo a una morte certa», aggiunge Medici senza frontiera, per i quali «la priorità sulla sicurezza rischia di mettere ostacoli ai soccorsi. L'Unicef ha peraltro riconosciuto «gli incredibili sforzi fatti dall'Italia fin dall'inizio della crisi per salvare profughi e migranti e offrire appoggio a quanti hanno raggiunto le sue coste». L'Italia «dovrebbe essere applaudita per questo», ha detto Forsyth: «Allo stesso tempo gli obiettivi di sicurezza e law enforcement - non importa quanto giustificabili - non devono inavvertitamente impedire di salvare bambini dal rischio di affogare».